Die rechtliche Natur

und die

Bedeutung des Frachtbriefs.

(Mit besonderer Berücksichtigung der neuen Eisenbahnverkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.)

Inaugural-Dissertation

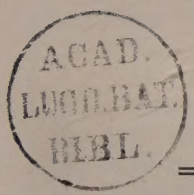
zur Erlangung der Doktorwürde

bei der Juristischen Fakultät der Universität Leipzig

eingereicht von

Fritz Baessler,

Referendar in Dresden.



Otto Wigand

Verlagsbuchhandlung und Buchdruckerei m. b. H.

Leipzig 1909.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

A. Einleitung.

§ 1. Geschichtliches über den Frachtbrief 9

B. Ausführung.

I. **Die Ausstellung des Frachtbriefes.**

a) Das ihr zu Grunde liegende Rechtsgeschäft. Der Frachtvertrag.

§ 2. 1. Das gewöhnliche Frachtgeschäft 11

§ 3. 2. Das Eisenbahnfrachtgeschäft 15

b) Form und Inhalt des Frachtbriefes.

§ 4. 1. Der Frachtbrief des Handelsgesetzbuches nach Form und Inhalt 18

§ 5. 2. Der Frachtbrief der Eisenbahnverkehrsordnung und des internationalen Übereinkommens nach Form und Inhalt 22

II. **Die rechtliche Natur des Frachtbriefes.**

a) Des gewöhnlichen Frachtbriefes.

§ 6. 1. Der Frachtbrief als Brief 23

§ 7. 2. Der Frachtbrief als Wertpapier 27

§ 8. 3. Ist der Frachtbrief eine Legitimationsurkunde? . . 29

§ 9. 4. Begründet der Frachtbrief eine Skripturobligation? . 31

§ 10. 5. Ist der Frachtbrief ein Dispositionspapier? 32

§ 11. 6. Ist der Frachtbrief eine Dispositions-Urkunde? . . 33

§ 12. 7. Der Frachtbrief als Beweisurkunde 35

α) Gegen wen beweist er? 35

β) Was beweist er? 36

γ) Seine civilprozessuale Bedeutung 38

b) Des Eisenbahnfrachtbriefes.

§ 13. Der Eisenbahnfrachtbrief ist Vertrags- und Beweisurkunde 40

Seite

III. **Die Bedeutung des Frachtbriefes.**

a) Für das Rechtsverhältnis des Absenders zum Frachtführer.

§ 14. 1. Wieweit haftet der Absender für die Richtigkeit der Angaben des Frachtbriefes? 43

§ 15. 2. Welche Bedeutung hat der Frachtbrief beim Eintritt nachfolgender Frachtführer in den Frachtvertrag auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes? 46

b) Für das Rechtsverhältnis zwischen Frachtführer und Empfänger.

§ 16. 1. Inwieweit ist der Frachtbrief bestimmend für die Rechte des Empfängers? 50

§ 17. 2. Die Bedeutung des Frachtbriefes für die Zahlungspflicht des Empfängers 53

C. Schluß.

§ 18. Das Frachtbriefduplikat 54

Literatur-Verzeichnis.

Anschütz und von Völderndorff, Kommentar zum Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch. Band III. Erlangen 1874. (Zit.: Anschütz.)

Binding, Lehrbuch des gemeinen deutschen Strafrechtes. Bes. Teil. Zweiter Band. Erste Abt. 2. Aufl. Leipzig 1904. (Zit.: Binding.)

Blume, Die Eisenbahnverkehrsordnung vom 23. Dezember 1908. Textausgabe mit Anmerkungen. Berlin 1909. (Zit.: Blume.)

Brunner, Die Wertpapiere. In Endemanns Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechtes. Bd. II S. 140 ff. Berlin 1882. (Zit.: Brunner bei Endemann.)

Busch, Archiv für Theorie und Praxis des Allgemeinen deutschen Handels- und Wechselsrechtes. Bd. VI. Berlin 1865. Bd. XLII. Berlin 1882. (Zit.: Buschs Archiv.)

Coermann, Die deutsche und internationale Frachtgesetzgebung. Handkommentar. Berlin 1901.

Cosack, Lehrbuch des Handelsrechtes. 6. Aufl. Stuttgart 1903. 7. Aufl. I. Teil 1909.

Dernburg, Das Bürgerliche Recht. Recht der Schuldverhältnisse II. Bd. 1. Abt. 3. Aufl. Halle 1906. 2. Abt. 3. Aufl. Halle 1906. (Zit.: Dernburg.)

Deutsche Juristen-Zeitung. Herausgegeben von Dr. Laband, Dr. Hamm und E. Heinitz.

Düringer-Hachenburg, Das Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897. Kommentar. Bd. II. Mannheim 1901. III. Band. Mannheim 1905. (Zit.: Düringer-H.)

Eger, Das deutsche Frachtrecht mit besonderer Berücksichtigung des Eisenbahnfrachtbriefs. Bd. I. 2. Aufl. Berlin 1888. (Zit.: Eger.) Bd. II. 2. Aufl. Berlin 1890.

Eger, Handbuch des preußischen Eisenbahnrechtes. II. Bd. Breslau 1896.

Eger, Die Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. 10. 1899 nebst den allgemeinen Zusatzbestimmungen und Abfertigungsvorschriften auf der Grundlage des deutschen Handelsgesetzbuches vom 10. 5. 1897. 2. Aufl. Berlin 1901. (Zit.: Eger V.O.)

Eger, Das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr in der Fassung des Zusatzübereinkommens vom 16. 6. 1898. Kommentar. 2. Aufl. Berlin 1903. (Zit.: Eger I.Ü.)

Eisenbahnverkehrsordnung (E.V.O.). Gültig vom 1. April 1909 ab. (Reichsgesetzblatt 1909 S. 93 ff.) Im Reichseisenbahnamt durchgesehene Ausgabe nebst Begründung des Reichseisenbahnamtes zum Entwurfe der E.V.O. Berlin 1909. Verlag von Julius Springer. (Begr. zur E.V.O.)

Endemann, Das deutsche Handelsrecht. 4. Aufl. Leipzig 1888. (Zit.: Endemann-H.R.)

Endemann, Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechtes. Bd. II. Berlin 1882. Bd. III. Berlin 1885. Bd. IV. Berlin 1884. (Zit.: Endemann II. III. IV.)

Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen. (Zit.: R.G.)

Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen. (Zit.: R.G.Str.)

Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts. (Zit.: R.O.H.G.)

Entscheidungen. Eisenbahnrechtliche deutscher Gerichte. Herausgegeben von Eger. (Zit.: E.E.)

Entwurf eines Handelsgesetzbuches und Entwurf eines Einführungsgesetzes nebst Denkschrift zu dem Entwurf eines Handelsgesetzbuches und eines Einführungsgesetzes in der Fassung der dem Reichstage gemachten Vortrage. Berlin 1897.

Eylenburg, Das Landfrachtrecht des alten und neuen H.G.B. Inaug.-Dissertation. Breslau 1906.

Frank, Das Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich. 5.—7. Aufl. Tübingen 1908. (Zit.: Frank.)

Gareis, Das deutsche Handelsrecht. Lehrbuch 8. Aufl. Berlin 1909.

Gerstner, Der neueste Stand des Berner Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr. Berlin 1901.

Gerstner, Internationales Eisenbahnfrachtrecht. 1893.

Goldmann, Das Handelsgesetzbuch vom 10. V. 1897 mit Ausschluß des Seerechtes. III. Bd. (3. Buch Handelsgeschäfte.) Berlin 1906. (Zit.: Goldmann.)

Goldschmidt, L., Handbuch des Handelsrechtes. I. Bd. 2. Abt. Erlangen 1868. (Zit.: Goldschmidt.)

Goldschmidt, L., Universalgeschichte des Handelsrechtes. Stuttgart 1891.

Gorden, Die Eisenbahnverkehrsordnung vom 23. XII. 1908. Berlin 1908.

Grobler, Die Begleitpapiere des Transportgeschäftes. Inaugural-Dissertation. Vegesack 1905.

Günther, Das Frachtbriefduplikat nach Eisenbahnfrachtrecht. Inaugural-Dissertation. Berlin (Jahreszahl fehlt).

Gutmann, Das Handelsgesetzbuch ohne Seerecht nebst E.G. Leipzig 1907.

Hahn v., Kommentar zum allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch. II. Bd., 2. Aufl. Braunschweig 1875. (Zit.: v. Hahn.)

Heckhausen, Bedeutung und Wirkung des Frachtbriefs. Inaugural-Dissertation. Köln 1900.

Hellwig, Die Verträge auf Leistung an Dritte. Leipzig 1899. (Zit.: Hellwig.)

Hertzer, Handkommentar zur Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. X. 1899. Berlin 1902. (Zit.: Hertzer.)

Jaeckel, Das deutsche Frachtbriefrecht mit Ausschluß des Rechts des Frachtbriefduplikates. Inaugural-Dissertation. Borna-Leipzig 1905. (Zit.: Jaeckel, Diss.)

Jacobi, Ernst, Die Wertpapiere im Bürgerlichen Recht des Deutschen Reichs. Jena 1901. (Zit.: Jacobi, Wertpapiere.)

Jacobi, Kurt, Frachtbrief und Frachtbriefduplikat, insbesondere die rechtliche Bedeutung und die Wirkungen des Frachtbriefduplikates im intern-deutschen und internationalen Eisenbahnfrachtrecht. Inaugural-Dissertation. Borna-Leipzig 1908. (Zit.: Jacobi, Diss.)

Juristische Wochenschrift. Herausgegeben von Neumann. (Zit.: J. W.)

Knabe, Über die Bedeutung und Wirkung des Frachtbriefes. Inaugural-Dissertation. Borna-Leipzig 1905. (Zit.: Knabe, Diss.)

Koch, Allgemeines deutsches Handelsgesetzbuch. 2. Aufl. Berlin 1868.

Krichauff, Die Transportpapiere. Inaugural-Dissertation. Borna-Leipzig 1907. (Zit.: Krichauff, Diss.)

Kuhn, Das Frachtgeschäft. In Buschs Archiv. Bd. VI. Leipzig 1865.

Lange, Die rechtliche Stellung des Empfängers im Frachtgeschäft (unter Ausschluß des Eisenbahnfrachtrechtes) nach geltendem Handelsrecht. Inaugural-Dissertation. Borna-Leipzig 1905. (Zit.: Lange, Diss.)

Lehmann, Dr. Karl, Lehrbuch des Handelsrechts. Leipzig 1908. (Zit.: Lehmann, Lehrb.)

Lehmann-Ring, Das Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich. Bd. II. Berlin 1901. (Zit.: Lehmann-R.)

Lutz, Protokolle der Kommission zur Beratung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches. I. Teil. Prot. 1—35. Würzburg 1858. (Zit.: Prot.)

Makower, H., Handelsgesetzbuch mit Kommentar. II. Bd. (III. Buch.) 13. Aufl. Berlin 1907. (Zit.: Makower.)

Meyer, Der Spediteur und seine Pflichten. 1903. (Zit.: Meyer.)
Mittasch, Das Frachtbriefduplikat. Inaugural-Dissertation. Leipzig 1908. (Zit.: Mittasch, Diss.)
Müller, Frachtbrief und Frachtbriefduplikat. Inaugural-Dissertation. Schwetzingen 1899. (Zit.: Müller, Diss.)
Nitzsche, Die rechtliche Bedeutung des Frachtbriefs. Inaugural-Dissertation. Borna-Leipzig 1906.
Reiffenrath, Über die Bedeutung und Wirkung des Frachtbriefs. Inaugural-Dissertation. Bielefeld 1905. (Zit.: Reiffenrath, Diss.)
Reindl, Das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 nach den Ergebnissen der Berner Revisionskonferenz vom 4.—18. Juli 1905 und dem Zusatzübereinkommen vom 19. September 1906. Breslau 1909. (Zit.: Reindl, I.Ü.)
Reiß, Die rechtliche Natur und die Bedeutung des Frachtbriefs. Inaugural-Dissertation. Borna-Leipzig 1902. (Zit.: Reiß, Diss.)
Rosenthal, Internationales Eisenbahnfrachtrecht. Jena 1894. (Zit.: Rosenthal.)
Rundnagel, Die Haftung der Eisenbahn für Verlust, Beschädigung und Lieferfristüberschreitung nach deutschem Eisenbahnfrachtrechte. 2. Aufl. Leipzig 1909.
Sächsisches Archiv für bürgerliches Recht und Prozeß. Bd. 1—15. Herausgegeben von Hoffmann, v. Sommerlatt und Wulfert.
Schott, Das Transportgeschäft. In Endemanns Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts. III. Bd. Leipzig 1888. (Zit.: Schott bei Endemann.)
Schwab, Das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. Leipzig 1891.
Senckpiehl, Das Eisenbahntransportgeschäft nach deutschem Recht. Berlin 1909. (Zit.: Senckpiehl.)
Speditions- und Schiffahrtszeitung. Nr. 29—32. Berlin 1908.
Thöl, Das Handelsrecht. Bd. III. Das Transportgewerbe. Leipzig 1907. (Zit.: Thöl.)
Staub, Kommentar zum H.G.B. Bd. II. 8. Aufl. Berlin 1906. (Zit.: Staub.)
Voigt und Heinichen, Neues Archiv für Handelsrecht. Bd. I. Hamburg 1858.
Wehmann, Das Eisenbahnfrachtgeschäft. Stuttgart 1880.
Winter, Die rechtliche Stellung des Empfängers im Frachtrecht. Dissertation. Borna-Leipzig 1905. (Zit.: Winter, Diss.)
Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht, begründet von L. Goldschmidt. Bd. XL. (Zit.: Z.H.R.)

§ 1.

Geschichtliches über den Frachtbrief.

Der erste uns erhaltene Frachtbrief stammt aus dem Jahre 1337 und ist von dem Dogen von Venedig Francisco Dandolo ausgestellt[1]). Die erste Erwähnung des Frachtbriefes in der Literatur finden wir bei dem Italiener Bartolomaeus de Saliceto († 1412)[2]); eine allgemeinere Verbreiterung scheint er, — wenn auch in der Ordonnance de commerce von 1673 nicht von ihm die Rede ist, — in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts gefunden zu haben. So bringt schon Jacques Savary in seinem: Le parfait négociant das Formular eines Frachtbriefes[3]) (lettre de voiture), der Holländer Barels[4]) (1696) berichtet, daß die Ausstellung eines „Vrachtbrief“[5]) allgemein üblich sei; auch ist uns ein in Lüneburg 1693 ausgestelltes Frachtbriefformular erhalten[6]). Die erste uns bekannte gesetzliche Regelung

---

1) Goldschmidt, Univ. Gesch. d. H.R. S. 322 Anm. 113.

Pro furnimento galee armande ecce mittimus per Johannem Rubeum sancti Marcialis de Veneciis latorem presentis supra inscriptam viandam . . . . quam si ab eo receperitis, nobis rescribere debeatis, cui Johanni de suo naulo fuit integre satis factum.

2) Goldschmidt S. 737 (6).

3) Goldschmidt S. 735 (5).

4) Barels, advijzen No. 42 bei Goldschmidt S. 737 (6).

5) Jetzt holländ.: vrachtbrief, engl.: bill of lading (of consignment), franz.: lettre de voiture, ital.: Lettera di vettura, span.: carta de posta, portug.: guia de transporte, dänisch, norwegisch: Fragtbreo, schwedisch: fraktbref. Krichauff, Diss. S. 15.

6) Mieth 1699 bei Goldschmidt S. 736 (5).

fand der Frachtbrief im code de commerce (1808). Durch die Bestimmung des Art. 101: La lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditem et le voiturier wurde er direkt zum Essentiale des Frachtvertrages erhoben. Der preußische Entwurf eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches (1857) stellte Normen über die Bedeutung und Wirkung des Frachtbriefes auf, in gleicher Weise das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch von 1861, das seit dem 1. Januar 1900 durch das neue Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897 ersetzt ist, ebenso das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 (der sog. Berner Vertrag) mehrfach, zuletzt abgeändert durch das Pariser Zusatz-Übereinkommen vom 16. Juni 1898 und das Berner Übereinkommen vom 19. September 1906 [7]), ferner die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892, und die Verkehrsordnung vom 26. November 1899, an deren Stelle gemäß dem vom Bundesrat in der Sitzung vom 17. Dezember 1908 auf Grund des Artikels 45 der Reichsverfassung gefaßten Beschlusse am 1. April 1909 die neue Eisenbahnverkehrsordnung vom 23. Dezember 1908 in Kraft getreten ist [8]), sowie endlich das Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt vom 15. Juni 1895. Häufig und teilweise sehr ausführlich ist der Frachtbrief in diesen Gesetzen behandelt. Er hat aber auch in der Tat für den Verkehr eine derartige Bedeutung gewonnen, daß man nicht nur in den Fällen, wo seine Ausstellung unvermeidlich ist, von ihm Gebrauch macht, sondern auch im gewöhnlichen Fracht-

---

7) Reichsges.Bl. v. 1908, No. 53, S. 515, s. a. Reindl, Int. Übereink. S. 3 fg.

8) Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 23. Dezember 1908. R.Ges.Bl. 1909 S. 93 fg. Für Bayern erfolgte die Veröffentlichung im Verordnungs- und Anzeigeblatt vom 25. Januar 1909 No. 5.

verkehr der Frachtführer fast regelmäßig auf Grund des § 426 Abs. 1 H.G.B. seine Ausstellung verlangt.

Die rechtliche Natur und die Bedeutung des Frachtbriefes soll im folgenden besprochen werden.

I. Die Ausstellung des Frachtbriefes.

a) Das ihr zu Grunde liegende Rechtsgeschäft: Der Frachtvertrag.

§ 2.

1. Das gewöhnliche Frachtgeschäft.

Die wichtigsten Normen über das Frachtgeschäft enthält das dritte Buch des H.G.B. im 6. Abschnitt in den §§ 425—452 und im Anschluß daran in den §§ 453—473.

Der Frachtführer [1]) übernimmt es, die Beförderung von Gütern [2]) zu Lande oder auf Flüssen oder sonstigen

---

1) § 425 H.G.B.: Frachtführer ist, wer es gewerbsmäßig übernimmt, die Beförderung von Gütern zu Lande, oder auf Flüssen oder auf sonstigen Binnengewässern auszuführen.

Ihm steht derjenige Kaufmann gleich, der, wenn er auch nicht Frachtführer ist, im Betriebe seines Handelsgeschäftes eine Beförderung von Gütern zu Lande oder auf Flüssen oder auf sonstigen Binnengewässern auszuführen übernimmt. Vergl. § 451 H.G.B.

2) Nicht von Personen. Der Personenbeförderungsvertrag ist nicht Frachtvertrag im Sinne von H.G.B. §§ 425, 454, 472. Er untersteht nicht dem H.G.B. 3. Buch, Abschn. 6. Im Großbetriebe ist er Handelsgeschäft (H.G.B. §§ 1, Abs. 2, Z. 5, 343 Abs. 1). H.G.B. enthält über ihn keine Sondervorschrift, § 472 verweist lediglich auf E.V.O., also Abschn. I—III. Ergänzend gilt (E.G. H.G.B. § 2) Werkvertragsrecht (B.G.B. §§ 631 fg. R.G. J.W. 05, 484), s. a. Blume S. 25. Lehmann, Lehrb. S. 850.

Auf die Beförderung von Gütern durch die Postverwaltungen des Reichs und der Bundesstaaten finden die Vorschriften des 6. Abschn. H.G.B. III ebenfalls keine Anwendung s. § 452 H.G.B. Abs. 1. Lehmann, Lehrb. a. a. O.

Binnengewässern auszuführen. Der Absender[3]) verpflichtet sich eine vereinbarte oder, mangels solcher, eine angemessene Vergütung zu gewähren[4]).

Zum Abschluß dieses Konsensualvertrages genügt es, daß die Parteien sich über diese beiden Punkte geeinigt haben, denn der Frachtvertrag ist an eine Form nicht gebunden. Er ist mithin auch gültig, wenn kein Frachtbrief ausgestellt ist. Die Grundsätze des bürgerlichen Rechtes über die Formfreiheit finden auch auf ihn Anwendung, ebenso steht der Vereinbarung der Parteien, daß die Gültigkeit des Vertrages vom Einhalten bestimmter Formen abhängig sein sollte, nichts entgegen[5]). Da Gegenstand des Frachtvertrages nicht die einzelnen zur Beförderung des Gutes erforderlichen Handlungen, sondern das Resultat dieser Handlungen, die Beförderung selbst ist, so ist der Frachtvertrag, — wie in der Literatur fast unbestritten angenommen wird[6]), — ein Werkvertrag im Sinne des

3) Absender ist derjenige, welcher den Frachtauftrag im eigenen Namen erteilt im Gegensatz zu dem Versender, dem Auftraggeber des Absenders, s. a. Goldschmidt S. 735 (4), Staub § 425 Anm. 9 S. 1850.

4) S. a. Eger S. 10. Nicht notwendig in Geld: Schott S. 269. Der Schwerpunkt ist auf die gewerbsmäßige Übernahme der Beförderung, nicht wie im — sc. (alten) — Handelsgesetzbuch, auf die Ausführung derselben zu legen, da es unerheblich ist, ob der Frachtführer die Beförderung selbst ausführt, oder sie durch Unterfrachtführer ausführen läßt. Denkschrift S. 274, vergl. Lehmann, Lehrb. S. 853 fg.

5) Schon a. H.G.B. Art. 317. R.O.H.G. 12, 196 (198). S. Goldschmidt S. 734 (3), Schott S. 299, v. Hahn S. 580, ferner z. B. Denkschrift S. 209, Staub § 426 Anm. 2 S. 1852. Lehmann-R. § 426 Anm. 3 S. 314, Düringer-H. S. 531, Goldmann S. 1736, Gareis S. 474, Makower S. 1490, Lehmann, Lehrb. S. 855, Protokolle S. 782. Anders in manchen ausländischen Gesetzen s. Goldschmidt S. 734 (3).

6) In der älteren Literatur: Thöl Bd. III S. 11, v. Hahn Bd. II S. 592 fg., Eger S. 13 und die daselbst angeführten Stellen. In der neueren Literatur so z. B. Cosack S. 388, Staub Bd. II § 425 Anm. 1 S. 1847, J. W. 05, 147[30], 06, 55[7]. Düringer-Hachenburg Bd. III S. 531, Lehmann-Ring Bd. II S. 310 No. 6.

B.G.B. Soweit einmal innerhalb eines gewerbsmäßigen Betriebes ein unentgeltlicher Transport übernommen wird — man denke an die Bestimmung des Reichsgesetzes vom 20. Dezember 1875 (Art. 4, 5) wonach die Eisenbahn unter Umständen der Post gegenüber zur unentgeltlichen Beförderung von Postsendungen verpflichtet ist, — wird man diesen Frachtvertrag seiner rechtlichen Natur nach nicht mehr als Werkvertrag, sondern als Auftrag bezeichnen müssen. Die Vorschriften des Frachtvertrages finden auch auf ihn Anwendung [7]).

Wesentlich ist dem Frachtvertrag aber auch, daß der Frachtführer nach der Bestimmung des § 429 H.G.B. nicht nur die Ausführung des Transportes, sondern auch die Verwahrung des Frachtgutes übernimmt. Daher ist z. B. der Schleppvertrag kein Frachtvertrag [8]), es sei denn, daß das zu schleppende Schiff dem Schleppschiffer zum Zwecke des Transportes übergeben wird und während der Fahrt in seinem ausschließlichen Gewahrsam sein soll, insbesondere wenn keine Begleitung durch Leute des Übergebenden stattfindet [9]).

---

7) Vergl. Staub Bd. II § 425 Anm. 8 S. 1848, Lehmann-Ring II. Bd. S. 312 No. 11, Düringer-Hachenburg Bd. III S. 533, dagegen R.O.H.G. XIII. S. 135 fg., Dernburg Bd. II, 2, S. 512, Schott b. Endemann: Bd. III S. 297.

Anm. 1. Der Posthalter ist, weil er nicht in gewerblicher Selbständigkeit und auf eigene Rechnung befördert, nicht Frachtführer (R.G. 17. III. 00. J. W. 00, 395).

8) Eger S. 33, 34; Schott a. a. O.; Staub II. Bd. S. 424 Anm. 4 S. 1839; Lehmann-R. S. 311 Nr. 10; Düringer-Hachenburg S. 534e; R.G. 10, 167 2. Abs.; 25, 108 fg.; 59, 308, 62, 212; Seuff. Arch. 56, 58 S. 102, bes. klar R.O.H.G. 23, 320; ferner Lehmann, Lehrb. S. 850.

9) R.G. 6, 99 bes. Staub II. Bd. § 425 Anm. 4 S. 1848. Ähnlich ist folgender bei Schott S. 296 angeführter Fall: Ein Frachtgeschäft liegt nicht vor, wenn eine Eisenbahn von der Postverwaltung gestellte Wagen gemäß Art. 2 und 5 des Reichsgesetzes vom 20. XII. 1875 be-

Unter welchem juristischen Gesichtspunkte man die Rechte des Empfängers betrachten soll, war früher sehr bestritten[10]). Goldschmidt[11]) — und mit ihm Eger[12]) — legen ihrer Darstellung die Auffassung zu Grunde, daß der Empfänger „kraft fingierter Cession" und somit wie ein Cessionar des Absenders klagen könne. Seine Klage sei die actio utilis aus dem Frachtvertrage. Dieser Ansicht steht aber entgegen, daß der Absender neben dem Empfänger berechtigt bleibt[13]), daß der Absender das volle Verfügungsrecht besitzt (§§ 433, 435 H.G.B.), bis das Gut angekommen und der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder von diesem Klage gegen den Frachtführer erhoben ist[14]). Die von Goldschmidt und Eger a. a. O. lebhaft bekämpfte Annahme eines Vertrages zu Gunsten Dritter muß, nachdem das B.G.B. im § 328 den gemeinrechtlichen Streit über die Zulässigkeit solcher Verträge endgültig zu ihren Gunsten entschieden hat, in Übereinstimmung

---

fördert, denn es liegt hier nur Fortbewegung des Postwagens vor. Die Verwahrung ist bei der Post geblieben. (Vgl. Lehmann-R. S. 311c; Eger S. 34; a. M. Thöl § 4 Not. 6 S. 6, 7, 8.)

10) Goldschmidt S. 750, 751 führt folgende Kombinationen an: a) Der Absender kontrahiere als Bevollmächtigter oder Geschäftsführer des Empfängers mit dem Frachtführer, daher actio ex mandato oder neg. gest. dir. b) Die Adresse auf dem Frachtbrief sei ein signum dominii oder cessionis, das Klagerecht des Empfängers entspringe also dem Eigentum. c) Das Klagerecht entspringe einem Anweisungsaccepte des Frachtführers. d) Es liege eine bedingte und aufgeschobene Cession vor.

Eger Bd. II S. 87 fg. führt 14 verschiedene Theorien an, s. a. R.O.H.G. 13, 326. Eine umfassende Zusammenstellung der wichtigsten Theorien findet sich bei Lange, Diss. S. 21 fg.

11) S. 751.

12) Eger II. Band S. 88 fg.

13) Cosack S. 397, 5.

14) Vgl. Staub § 434 Anm. 1 S. 1875.

mit fast der gesamten neueren Literatur[15]) als die einzig richtige bezeichnet werden. Das gesetzgeberische Motiv ist mit Hellwig[16]), — der im handelsrechtlichen Transportvertrag das Ideal eines Vertrages zu Gunsten Dritter erblickt, — darin zu finden, daß es wegen der Verschiedenheit des Erfüllungsortes vom Aufgabeort für den Absender von großem Interesse ist, daß der Adressat gegenüber dem Frachtführer nicht nur als eine zum Empfang ermächtigte Person, sondern als Forderungsberechtigter auftreten kann und somit in der Lage ist, zugleich mit seinen Interessen das Interesse des Absenders zu wahren[17]).

§ 3.

2. Das Eisenbahnfrachtgeschäft.

Für den Eisenbahnfrachtvertrag gelten außer den allgemeinen für den gewöhnlichen Frachtvertrag gültigen Normen noch die Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung, und, soweit der Transport auf Grund eines internationalen, durchgehenden Frachtbriefs durch Deutschland und das Gebiet eines der Vertragsstaaten (Belgien, Dänemark, Frankreich, Italien, Luxemburg, der Niederlande, Österreich und Ungarn, Rumänien, Rußland, Schweden und der Schweiz) erfolgt, noch die

---

15) Staub § 434 Anm. 1 S. 1875; Lehmann-R. S. 342 No. 2; Düringer-Hachenburg S. 587 IV; Goldmann § 435 Anm. 3 S. 1756; Cosack S. 433; Dernburg, Bürgerliches Recht, die Schuldverhältnisse § 105 IV; Lehmann, Lehrb. S. 864; Hellwig S. 478; Makower S. 1532; sehr klar schon R.G. E. E. I, 134 (v. 6. 3. 80), IV, 411 (v. 19. II. 86); einschränkend R.G. J.W. 00, 314, 13; s. a. Mittasch, Diss. S. 19.

16) A. a. O. S. 447.

17) Düringer-Hachenburg S. 587, IV; Hellwig a. a. O. S. 152, 2.

Bestimmungen des internationalen Übereinkommens in der jetzigen Fassung [1]).

Während die früheren Betriebsreglements sich als „von den Eisenbahnunternehmern entworfene und veröffentlichte Vertragsbedingungen“ darstellen, denen sich das Publikum der Not der Verhältnisse gehorchend beugen mußte, sind schon die Bundesratsverordnungen vom 10. VI. 70, 11. V. 74, 15. XI. 92 Verwaltungsanordnungen der obersten Reichsaufsichtsbehörde auf dem Gebiete des allgemeinen Verkehres, deren Befolgung den Eisenbahnen bei ihren Vertragsabschlüssen anbefohlen war und die daher meistens lex contractus wurden [2]). Nachdem das neue H.G.B. im § 454 die Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung, — und zwar der jeweils geltenden, — [3]) reichsgesetzlich sanktioniert hat, bilden sie fortan nicht bloß Vertragsrecht, sondern Recht im objektiven Sinne. Ihre Auslegung kann also Gegenstand der Revision sein [4]). Vereinbarungen, die gegen die Verordnung verstoßen, sind nichtig. Abweichend von dem für den gewöhnlichen Frachtvertrag geltenden Prinzip der Formfreiheit ist jeder Eisenbahnfrachtvertrag, nicht nur wie bis 1900 der internationale, erst abgeschlossen, sobald das Gut mit dem Frachtbriefe von der Versandstation zur Beförderung angenommen ist. Als Zeichen der Annahme

---

1) S. o. § 1.

2) Blume, E.V.O. S. 7 fg.; Dernburg S. 514 c.

3) Staub § 453 Anm. 3 S. 1906; dagegen Laband, Jur. Ztg. 00 No. 24, 509.

4) Staub § 453 Anm. 2 S. 1905; Lehmann-Ring S. 370, 5; Düringer-Hachenburg § 454 Note 1 S. 648, 649; Lehmann, Lehrb. S. 877, 2; Dernburg a. a. O.; Hertzer, Einleitung S. IX ff.; Eger E.V.O., 2. Aufl. S. 275 Anm. 235; Senckpiehl § 14; E.E.E. 22, 248, R.G. 15, 147, 13. II. 86 — nahm schon früher an, daß irrtümliche Auslegung der Verkehrsordnung des Bundesrates die Revision begründe. Dagegen Laband a. a. O.

wird dem Frachtbriefe der Tagesstempel der Abfertigungsstelle aufgedrückt[5]). „Jeder Eisenbahnfrachtvertrag kann und darf daher nur durch Geben und Nehmen des Gutes mit dem (ev. internationalen) Frachtbriefe zur Beförderung abgeschlossen werden“[6]).

Beides: — Hingabe und Annahme des Gutes und des Frachtbriefes zur Beförderung —[7]) sind zum Abschluß des Eisenbahnfrachtvertrages unbedingt erforderlich. Der bloße Konsens der Parteien unter Nichtachtung dieser Formen schafft noch keinen Vertrag. Auch die bloße Annahme des Gutes ohne den Frachtbrief genügt nicht. Man wird daher mit Rosenthal den Eisenbahnvertrag als „Realkontrakt und zugleich als Formalkontrakt“ bezeichnen dürfen[8]). Er ist Realkontrakt, weil zu seinem Zustandekommen die Hingabe und Annahme des Gutes erforderlich ist; er ist Formalkontrakt, weil der Abschluß des Vertrages von der Ausstellung und der Übergabe des Frachtbriefes abhängig ist. „Dieser ist ein Essentiale des Vertrages. Erst die Übergabe des Gutes und der Vollzug der be-

---

5) Art. 8 I. Ü., § 61 E.V.O. (54 a. F.) Für den Abschluß des Frachtvertrags ist die Abstempelung nicht wesentlich. Sie ist nur ein Zeichen der Annahme des Gutes „um dem Annahmewillen einen formalen und markanten Ausdruck zu verleihen und den Zeitpunkt der Annahme des Gutes zur Beförderung zu konstatieren“. Düringer-Hachenburg S. 537; Schwab S. 116; Mittasch S. 24; Senckpiehl S. 235; dagegen Thöl S. 121 und R.O.H.G. 13, 152; 9, 73, 74. Über die Beweiskraft eines Frachtbriefes, bei dem dieser Stempel fehlt, s. u. § 13, Rosenthal S. 52; Eger, Pr. Frachtr. S. 415.

6) Hertzer § 54, 2; Müller, Diss. S. 15.

7) Erfolgt die Annahme nicht „zur Beförderung“ so liegt kein Frachtvertrag, sondern ein dem Frachtvertrag vorangehendes entgeltliches Verwahrungsgeschäft vor. Eger E.V.O. S. 286, E.V.O. § 64, 1 (55, 2 a. F.), Senckpiehl S. 215, Rosenthal S. 53, vergl. jedoch § 64, 2 E.V.O. (55, 3 a. F.) E.E. 22, 248.

8) S. 52.

stimmt gebotenen Förmlichkeit begründet die obligatorische Wirkung; vorher ist keine Verpflichtung für die Bahn entstanden."

b) Form und Inhalt des Frachtbriefes.

§ 4.

a. Der Frachtbrief des Handelsgesetzbuches nach Form und Inhalt.

Wenn auch, wie gesagt, die Ausstellung eines Frachtbriefes im gewöhnlichen Frachtverkehr nicht erforderlich ist, so steht doch dem Frachtführer ein — in den meisten Fällen auch von ihm ausgeübtes — Recht[1]) „auf Ausstellung eines Frachtbriefes zu, der von dem Absender dem Frachtführer ausgestellt und von diesem nach Beendigung des Transportes dem Empfänger ausgehändigt wird." Nach Art. 392 a. H.G.B. enthält der Frachtbrief:

1. die Bezeichnung des Gutes nach Beschaffenheit, Menge und Merkzeichen,
2. den Namen und Wohnort des Frachtführers[2]),
3. den Namen des Absenders,
4. den Namen dessen, an welchen das Gut abgeliefert werden soll,
5. den Ort der Ablieferung,
6. die Bestimmung in Ansehung der Fracht,

1) Dieses Recht kann durch Vertrag ausgeschlossen werden. Auch kann der Frachtführer darauf verzichten. Goldmann S. 1716, Staub S. 1853 Anm. 8, Düringer-Hachenburg S. 536, Lehmann-Ring S. 315; Bestritten ist die Ansicht Staubs a. a. O., daß auch ein entsprechender Handelsbrauch das Recht beseitigen könne; Goldmann a. a. O., Düringer-Hachenburg a. a. O.

2) Ist der Frachtführer Vollkaufmann, so tritt an Stelle des Namens die Firma § 17 H.G.B., an Stelle des Wohnortes die Handelsniederlassung. Vgl. Düringer-Hachenburg zu § 426. IV. Abs. 2 zu Ziff. 2 S. 539.

7. den Tag und Ort der Ausstellung;
8. die besonderen Vereinbarungen, welche die Parteien etwa noch über andere Punkte, namentlich über die Zeit, innerhalb welcher der Transport bewirkt werden soll, und über die Entschädigung wegen verspäteter Ablieferung getroffen haben.

Der § 426 des neuen H.G.B. bestimmt, daß der Frachtbrief außer diesen Angaben des a. H.G.B. Art. 392 noch enthalten soll:

(6) Die Bezeichnung der für eine zoll- oder steueramtliche Behandlung oder polizeiliche Prüfung nötigen Begleitpapiere,
(7) (die Bestimmung über die Fracht, sowie) im Falle ihrer Vorausbezahlung einen Vermerk über die Vorausbezahlung;
(8) die besonderen Vereinbarungen, welche die Beteiligten über die auf dem Gute haftenden Nachnahmen getroffen haben;
(9) im Gegensatz zu Art. 392 Abs. 2, der nur die Angabe des Namens des Absenders verlangt, — die Unterschrift des Absenders, die allerdings auch im Wege der mechanischen Vervielfältigung hergestellt werden kann. —

Müssen nun zur Gültigkeit des Frachtbriefes alle diese Angaben in ihm enthalten sein? Der Wortlaut des a. H.G.B. „der Frachtbrief enthält" erweckt den Anschein, als ob hier zwingende Vorschriften vorlägen. Im ersten preußischen Entwurf § 321 und im zweiten Entwurf Art. 308 hatte es sogar geheißen: „Der Frachtbrief muß enthalten". Wie sich aber aus den Protokollen schließen läßt[3]) und wie auch die Literatur[4])

3) Für das Folgende vergl. Eger S. 81, Reiffenrath, Diss. S. 11 fg.

4) v. Hahn S. 583, Schott S. 306 spricht vom gesetzlichen Nominalinhalt des Frachtbriefes, Thöl S. 15, Goldschmidt S. 737, Anschütz S. 429, Lehmann, Lehrb. S. 855.

annimmt, handelte es sich auch im a. H.G.B. um Vorschriften dispositiver — nach Egers Darstellung nur instruktiver, nicht obligatorischer — Natur, so daß „inwiefern ein Frachtbrief, der nicht den aufgeführten gewöhnlichen und wesentlichen Inhalt hat, gleichviel als Beweisurkunde dienen kann, nach den allgemeinen Regeln von Urkundenbeweis zu beurteilen war“ [5]). Wenn auch der Frachtführer, um sicher zu gehen, einen nicht alle diese Angaben enthaltenden Frachtbrief zurückweisen wird, so ist doch auch nach der Fassung des neuen H.G.B.: „Der Frachtbrief soll enthalten“ der dispositive Charakter der Bestimmung unverkennbar [6]). Welche dieser Angaben im einzelnen wesentlich sind, bleibt der freien Würdigung des Richters überlassen, doch werden die Bezeichnung des Gutes, der Ort der Ablieferung und der Name des Absenders wohl stets wesentlich sein. Eine Urkunde, die nicht einmal die Bezeichnung des Gutes enthält, ist kein Frachtbrief [7]). Um das Gut von anderen unterscheiden zu können, muß es der Frachtbrief kennzeichnen durch Angabe der Beschaffenheit der Menge und des Merkzeichens oder eines dieser Begriffe, sofern er zur Kennzeichnung ausreichend ist. Eine ganz allgemeine Bezeichnung als „Gegenstand oder Ware“ oder die Bezeichnung der Verpackung — eine Kiste, ein Faß, ein Paket — wird dazu nicht genügen [8]). Wesentlich ist sodann, wie er-

---

5) Motive zum II. preuß. Entw. S. 169, Eger a. a. O.

6) Staub § 426, 3a S. 1853, Düringer-Hachenburg zu § 426, IV. Abs. 2 S. 538, Lehmann-Ring S. 315, Cosack S. 391, Goldmann S. 1737, Makower S. 1493.

7) Lehmann-Ring a. a. O., vergl. auch Cosack S. 391, Lehmann, Lehrb. S. 856.

8) Eger S. 85 Anm. 12. Daher wird man in der Postpaketadresse ebenso wie in der Briefadresse niemals einen Frachtbrief sehen können,

wähnt, daß der Name des Absenders aus dem Frachtbriefe ersichtlich ist. Er braucht nicht gerade als Unterschrift im Frachtbriefe zu stehen, sondern es genügt, wie schon bemerkt, eine „im Wege mechanischer Vervielfältigung hergestellte Unterzeichnung"; nur dann wird eine Unterschrift überhaupt unnötig sein, wenn der Name des Absenders sonst aus dem Frachtbriefe unverkennbar ersichtlich ist[9]).

Nicht erforderlich ist dagegen die Angabe des Namens des Empfängers. Da der Absender sich selbst als Empfänger bezeichnen oder aber nach § 433 H.G.B. die Auslieferung des Frachtgutes an einen anderen als den bezeichneten Empfänger verlangen kann, so muß es auch für zulässig erachtet werden, daß der Absender durch besondere Vereinbarung mit dem Frachtführer sich die nachträgliche Bezeichnung des Empfängers vorbehält und die Ablieferung lediglich an seine Ordre vorschreibt[10]).

Andererseits steht es dem Absender natürlich frei, in den Frachtbrief noch andere als die im § 426 enthaltenen Bezeichnungen aufzunehmen[11]).

---

denn beiden fehlt die Angabe des Gutes. Zur Bezeichnung nach der Beschaffenheit ist, soweit Verwechselungen nicht entstehen können, eine detaillierte Qualitätsbeschreibung nicht erforderlich, „Prima Java", „Rumänischer Weizen", „Best oily-card" sind genügende Bezeichnungen. Düringer-Hachenburg S. 539.

9) Lehmann-Ring S. 316, 317, Düringer-Hachenburg S. 541, Staub S. 1854 No. 14.

10) Düringer-Hachenburg S. 539.

11) Staub S. 1853 unten.

§ 5.

b. Der Frachtbrief der Eisenbahnverkehrsordnung und des internationalen Übereinkommens nach Form und Inhalt.

Zur Gültigkeit des Eisenbahnfrachtvertrages ist die Ausstellung eines Frachtbriefes erforderlich [1]). Über seinen Inhalt enthalten § 56 der V.O. (51 a. F.) und Art. 6 des internationalen Übereinkommens Bestimmungen, die sich im wesentlichen mit denen des § 426 H.G.B. decken, aber neben diesen noch einige andere Angaben verlangen. Inwieweit das Fehlen einzelner dieser Angaben die Gültigkeit des Frachtbriefes beeinträchtigt, wird unter denselben Gesichtspunkten wie beim gewöhnlichen Frachtbriefe zu beurteilen sein. Die Eisenbahn wird einen ihr unvollständig erscheinenden Frachtbrief zurückweisen und einen alle vorgeschriebenen Angaben enthaltenden Frachtbrief verlangen.

Während das H.G.B. über die Hinzufügung weiterer als der im § 426 angegebenen Erklärungen keine Bestimmungen enthält, bemerkt die V.O. im § 56 Abs. 9, daß die Aufnahme anderer als der im § 56 Abs. 9 a—o angeführten Erklärungen in den Frachtbrief unzulässig sei, soweit das nicht durch diese Ordnung oder — mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde nach Zustimmung des Reichseisenbahnamtes — im Tarife vorgeschrieben oder für statthaft erklärt ist. Die Erklärungen und Schriftstücke dürfen nur das Frachtgeschäft betreffen [2]). Eine trotzdem angeführte der-

---

1) S. o. § 3; E.V.O §§ 61, 55, 56 (§§ 54, 51 a. F.).

2) Dasselbe Verbot enthält das intern. Üb. Art. 6, 3, „insofern dieselben nicht durch dieses Übereinkommen für statthaft erklärt sind". Neu sind die Worte des § 56, 2 E.V.O.: „Im Tarife", sowie die Bestimmung

artige Erklärung wird zwar irgend eine rechtliche Wirkung — sowohl gegen die Eisenbahn, wie gegen den Absender — zu erzeugen nicht imstande sein, man wird aber nicht aus ihrer Unwirksamkeit die Ungültigkeit des ganzen Frachtbriefes herleiten können. Wohl aber ist anzunehmen, daß die Eisenbahn einen derartigen Frachtbrief zurückweist[3]), somit einen Frachtvertrag nicht abschließt[4]). Über die Form des Frachtbriefes ordnet ein besonderer § 55 an, daß bestimmte Formulare D und E zu verwenden seien[5]). Für den internationalen Frachtbrief sind die auf Grund des Art. 6 im § 2 der Ausführungsbestimmungen nach Maßgabe der Anlage 2 des intern. Üb. bestimmten Formulare zu verwenden[6]).

II. Die rechtliche Natur des Frachtbriefes.

a) Des gewöhnlichen Frachtbriefes.

§ 6.

1. Der Frachtbrief als Brief.

Wie schon der Name ergibt, und wie es wohl auch beim Aufkommen des Frachtbriefes in den Zeiten geringeren und übersichtlicheren Verkehrs der Zweck seiner Ausstellung gewesen ist, ist der Frachtbrief zunächst ein vom Absender an den Empfänger gerich-

---

des § 56 Abs. 10. „Alle Eintragungen im Frachtbriefe müssen in deutscher Sprache geschehen; sie dürfen auch durch Druck oder Stempel bewirkt werden."

3) Vgl. Staub S. 1854 oben; Eger, E.V.O. § 51 S. 312, ders. preuß. Eisenb.-Recht S. 412.

4) Also hier kein Kontrahierungszwang, s. Senckpiehl S. 219; Eger, E.E. II 3, 3; Entsch. des Appellhofes zu Nîmes.

5) Im übrigen vgl. V.O. § 55 Abs. 2—5 und Anlagen 1, 2.

6) Anlagen 3 und 4.

teter Brief, eine den übernommenen Transport betreffende Notiz in Form eines offenen Begleitschreibens an den Empfänger, welche bis zur Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte in der Hand des Frachtführers verbleiben soll. Seinen Inhalt bilden Mitteilungen an den Empfänger über die Vereinbarungen zwischen Absender und Frachtführer und über sonst für die Rechtsverhältnisse der Beteiligten erhebliche Punkte [1]). Wenn Thöl [2]) die Behauptung aufstellt, „der Zweck des Frachtbriefes sei keineswegs immer, auch nicht nach der üblichen Form, dem Destinatär Nachricht zu geben über den Inhalt des Frachtvertrages, wie derselbe zwischen Absender und Frachtführer wirklich verabredet worden ist oder dem Empfänger gegenüber als verabredet gelten soll; denn der Inhalt kümmere den Destinatär oft gar nicht. Zuweilen oder oft sei aber allerdings der Zweck eine solche Benachrichtigung", so ist dem mit aller Bestimmtheit entgegen zu halten, daß der Empfänger wohl stets ein sehr lebhaftes Interesse an der Kenntnis von Inhalt des Frachtvertrages haben wird. So wird namentlich in dem von Thöl a. a. O. angeführten Beispiel: „den Hotelier, an den ich mein Gepäck befördern ließe, kümmere der Inhalt des Frachtvertrages nicht", wohl selbst im Falle der Frankosendung ein gewissenhafter Wirt mindestens die Identität des ihm ausgelieferten Gutes mit dem zur Beförderung gegebenen äußerlich prüfen, was er am besten an der Hand der im Frachtbrief gemachten Angaben tun kann [3]). Dadurch sichert er sich vor Ver-

1) Goldschmidt S. 734, 735, 741; Schott S. 303; v. Hahn S. 579; Eger S. 40; ähnlich Cosack S. 391; ähnlich Gareis S. 474; Hellwig S. 484, 485 findet die Bezeichnung als „Begleitbrief" und „Notiz" bei Goldschmidt für den heutigen Verkehr nicht mehr zutreffend.

2) S. 17.

3) S. Jaeckel, Diss. S. 11.

wechselungen, Unannehmlichkeiten und etwaigen Schadensersatzansprüchen.

Im „neuen Archiv für Handelsrecht[4])“ und auch von Schott[5]) wird der Frachtbrief eine Instruktion für den Frachtführer genannt. Dieser Ansicht kann man nicht beitreten. Denn bei Abschluß des Frachtvertrages, nicht erst mit Aushändigung des Frachtbriefes erwirbt der Frachtführer die ihm erforderliche Kenntnis bez. erhält er die Instruktion, an wen und wohin er die Sendung bewirken soll. Unter Umständen kann es ja auch vorkommen, daß die Angaben des Frachtbriefes durch spätere Verfügungen des Absenders umgestoßen werden, sei es, daß dieser den Frachtführer anweist das Gut anzuhalten, zurückzugeben oder an einen anderen als den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger auszuliefern; das alles natürlich in den Grenzen des § 433 Abs. 2. Selbst wenn, wie Goldschmidt[6]) ausführt, der Frachtbrief „an sich außerhalb des Frachtvertrages liegende Aufträge an den Frachtführer enthalten könnte, deren Ausführung der Frachtführer durch Annahme des Frachtgutes zusagte und welche eben dadurch zu Bestandteilen des Frachtvertrages (Nebenabreden) würden“, so kann man doch daraus nicht den Schluß ziehen, daß der Frachtbrief durch Aufnahme solcher Aufträge an den Frachtführer eine Instruktion für diesen werde[7]). Nur dann könnte man daran denken, im Frachtbrief eine Instruktion für den Frachtführer zu erblicken, wenn er, nachdem das Gut vorher nur allgemein nach Beschaffenheit, Menge und Merkzeichen bezeichnet war,

---

4) Bd. I S. 340ff.
5) S. 306, dagegen Lehmann, Lehrb. S. 855.
6) S. 741.
7) Reiß, Diss. S. 15.

ausführliche Vorschriften über besonders notwendige Aufmerksamkeit und Vorsicht enthält, z. B.: „Nicht stürzen". „Nicht auf die schmale Kante stellen." Vereinzelt findet sich die Bezeichnung des Frachtbriefes als einer, an den Frachtführer und den Destinatär gerichteten Anweisung[8]). Gegen die Annahme, „daß im Frachtbrief eine durch Annahme oder auch erst durch Präsentation akzeptierte Anweisung an den Frachtführer liege, das Gut dem bezeichneten Empfänger auszuhändigen", spricht, daß diese „Anweisung" einen notwendigen Bestandteil des Frachtvertrages bildet, in dem Frachtbriefe selbst aber nicht ausgesprochen ist. Daß aber andererseits eine Anweisung an den Destinatär zur Entgegennahme des Gutes, welche der Empfänger durch Annahme des Frachtbriefes akzeptierte, nicht vorliegt, ergibt sich schon daraus, daß diese Anweisung niemals in dem Frachtbriefe ausgesprochen ist und die Annahme des Frachtbriefes keine Verpflichtung zur Annahme des Gutes begründet[9]). Mochte diese Frage auch vor dem 1. I. 1900 streitig sein, so ist sie durch die Bestimmungen des B.G.B. § 783 fg. zu Ungunsten der Anweisungstheorie entschieden. Denn nach B.G.B. § 784 Abs. 2 hat die Annahme der Anweisung schriftlich zu erfolgen. Eine solche schriftliche Annahme kommt aber beim Frachtgeschäft regelmäßig nicht vor. Außerdem wird durch den Frachtbrief der Empfänger nicht nur zur Zahlung ermächtigt, sondern beauftragt, „woraus von vornherein der Charakter des Frachtbriefes von dem einer Anweisung divergiert[10])".

---

8) S. die Lit. bei Goldschmidt S. 741; Anschütz S. 428, 409 ff.; Meyer S. 87; dagegen Lehmann, Lehrb. S. 855.

9) Goldschmidt S. 741, 742; Eger S. 41.

10) Jaeckel, Diss. S. 12; Düringer-Hachenburg Bd. II S. 415, III S. 539.

§ 7.

2. Der Frachtbrief als Wertpapier.

Die Urkundenqualität des Frachtbriefes ist nicht bestritten[1]). Eine öffentliche Urkunde kann der Frachtbrief aber niemals werden, auch wenn er beim Frachtvertrag mit der Staatseisenbahn ausgestellt wird. Denn zu den Merkmalen der öffentlichen Urkunde gehört Ausstellung durch eine Behörde oder eine ihr gleichgestellte persona publicae fidei[2]). Der Frachtbrief aber wird vom Absender ausgefüllt. Der Wiegestempel ist lediglich Empfangsbestätigung; der Beamte, der ihn aufdrückt, ist ein untergeordneter technischer Beamter ohne behördlichen Charakter[3]).

Schlechthin als Wertpapier bezeichnen den Frachtbrief Kuhn[4]) und Winter[5]), auf dem entgegengesetzten Standpunkt stehen Cosack[6]), Dernburg[7]), Reiß[8]), Müller[9]).

Wenn man mit Brunner[10]) unter einem Wertpapier eine „Urkunde über ein Privatrecht versteht, dessen

---

1) Knabe, Diss. S. 6; R.G.: E.E. 1, 335, 4, 352; R.G.Str. 3, 169 ff., Binding S. 225.

2) S. Frank S. 453; R.G.Str. 8, 411, (die Fahrkarte) 37, 318 (der Gepäckschein sind als von der Bahn ausgestellt öffentliche Urkunden); vgl. Binding, Lehrb. II 1 S. 211 ff.

3) S. a. Knabe, Diss. S. 8.

4) „Die Forderungen" — sc. des Empfängers gegen den Frachtführer und umgekehrt — „sagt die Handelssprache, hängen auf dem Frachtbriefe und damit ist angedeutet, wohin das moderne Verkehrsleben den Frachtbrief drängt: zum Wertpapier". Kuhn in Buschs Arch. VI S. 354, 355.

5) Winter, Diss. S. 62 Anm. 2.

6) Cosack S. 396.

7) Dernburg S. 517, 1 a. E.

8) Diss. S. 18.

9) Diss. S. 30, 31.

10) Brunner bei Endemann II 147, II 2.

Verwertung durch Innehabung der Urkunde privatrechtlich bedingt ist", so kann man zunächst für das Verhältnis des Absenders zum Frachtführer dem Frachtbriefe nicht die rechtliche Bedeutung eines Wertpapieres zusprechen. Denn das Recht des Absenders, „dem Frachtführer bindende Weisungen bezüglich des in seinen Händen befindlichen Gutes zu erteilen" [11]), beruht auf dem Frachtvertrag, nicht auf dem Frachtbrief, den der Berechtigte gar nicht inne hat.

Bis zu seiner Übergabe nach Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung an den Empfänger kann der Frachtbrief ebenfalls für diesen kein Wertpapier sein. Denn verfügungsberechtigt ist noch der Absender. (S. 433 H.G.B.) Erst, wenn nach Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung der Frachtbrief dem Empfänger übergeben ist, hat der Frachtführer nur noch den Weisungen des Empfängers Folge zu leisten. Der Empfänger erhält jetzt ein unwiderrufliches obligatorisches Recht gegen den Frachtführer [12]). Wenn man daher mit Brunner [13]) auch ein obligatorisches Recht als Gegenstand des Wertpapiers gelten läßt, so kann man dem Frachtbriefe für den Empfänger in diesem Falle die Qualität eines Wertpapieres zuerkennen [14]).

Während wie oben (§ 2, § 7 Anf.) ausgeführt, die Rechte des Frachtführers gegen den Absender auf den Vereinbarungen im Frachtvertrage, nicht auf dem Frachtbriefe beruhen, stellt für den Samtfrachtführer (§ 432 H.G.B.) [15]) erst der durchgehende Frachtbrief den Beförderungsauftrag des Absenders dar, seine Ansprüche gegen den Absender würden deshalb auf seiner

11) Gerstner, E.F.R. S. 252.
12) Staub S. 1874 Anm. 6.
13) Brunner bei Endemann II S. 151.
14) S. a. Jacobi, Diss. S. 44.
15) Der Ausdruck stammt von Schott b. Endemann III S. 438.

Eigenschaft als Samtfrachtführer, also auf dem Besitze des Frachtbriefes beruhen. Deshalb ist der durchgehende Frachtbrief für den Samtfrachtführer hinsichtlich seiner Rechte gegen den Absender ein vollkommenes Wertpapier [16]).

Es ist daher ebenso unrichtig, den Frachtbrief schlechthin als Wertpapier zu bezeichnen, wie seine Wertpapierqualiät generell zu leugnen. Für den Absender und den Frachtführer ist er überhaupt kein Wertpapier, für den nachfolgenden Samtfrachtführer (§ 432 Abs. 2 H.G.B.) dagegen und den Empfänger im Falle des § 433 Abs. II H.G.B., d. h. wenn das Gut am Orte der Ablieferung angekommen und der Empfänger im Besitze des Frachtbriefes ist, hat er Wertpapierqualität [17]).

§ 8.

3. Ist der Frachtbrief eine Legitimationsurkunde?

Im letzteren Falle liegt die Frage nahe, ob man nicht im Frachtbriefe ein Legitimationspapier für den Empfänger erblicken muß. Diese Bezeichnung haben ihm tatsächlich Buddeus [1]) und Wengler [2]) gegeben.

Ein Legitimationspapier [3]) ist ein Papier, bei dem der Besitzer der Urkunde als zur Geltendmachung des in der Urkunde verbrieften Rechtes befugt vermutet werden darf und zwar so, daß der Schuldner berech-

---

16) Jaeckel S. 18; Jacobi, Diss. S. 44.

17) S. a. Jacobi, Diss. S. 44.

1) S. Buddeus im Rechtslexikon für Juristen IV S. 424 b; Goldschmidt S. 741.

2) Wengler, Beiträge zur Lehre vom Speditionsgeschäft S. 58, Not. 21 b; Goldschmidt S. 741.

3) S. a. Kuhn in Busch's Archiv VI S. 353; ähnlich Lehmann-Ring S. 314 No. 3; dagegen Goldschmidt S. 741; Eger S. 41.

tigt, aber nicht verpflichtet ist, die Legitimation zu prüfen [4]). Der Einreihung des Frachtbriefes in die Zahl der Legitimationspapiere widerspricht daher schon der Umstand, daß während des Transportes in der Regel der verpflichtete Frachtführer, nicht der berechtigte Empfänger den Frachtbrief in der Hand hat, also dem Berechtigten der notwendige Besitz fehlt, dem Empfänger aber auch dann, wenn er vorzeitig in den Besitz des Frachtbriefes gelangt, das Verfügungsrecht noch nicht zusteht (§ 433 I H.G.B.). Selbst in dem Falle, von dem wir ausgegangen sind, daß der Empfänger nach § 433 Abs. II in Besitz des Frachtbriefes gelangt ist, kommt dem Frachtbriefe nicht die Qualität eines Legitimationspapieres zu. Denn das Gesetz sagt, daß der Frachtführer nunmehr den Weisungen des „Empfängers“ zu folgen hat, — dieser ist eine dem Frachtführer vom Absender bestimmte oder noch zu bestimmende Person, — es sagt nicht denen „des Vorzeigers bez. Inhabers des Frachtbriefes“. Folgt der Frachtführer den Weisungen eines falschen „Empfängers“, so macht er sich dem rechten Empfänger gegenüber schadensersatzpflichtig. Nur Leistung an den „Empfänger“ liberiert ihn. Daraus folgt, daß der Frachtbrief kein Legitimations- oder Inhaberpapier ist. Es ist daher auch die Amortisation eines verloren gegangenen Frachtbriefes als nicht erforderlich nicht vorgesehen [5]). Aus denselben Gründen entfällt auch die Möglichkeit, im Frachtbrief ein Ordrepapier zu erblicken, wenn auch der Absender zunächst durch besondere Vereinbarung mit dem Frachtführer sich die nachträg-

---

4) Brunner bei Endemann Bd. II S. 172 fg.; Jacobi, Diss. S. 44.

5) Cosack S. 401, 2b; Staub § 426 Anm. 11 S. 1854; v. Hahn Art. 392, § 34 S. 583 fg.; Reiß, Diss. S. 15; Jacobi, Diss. S. 45.

liche Bezeichnung des Empfängers vorbehalten und die Ablieferung lediglich an seine Ordre vorschreiben kann [6]).

§ 9.

4. Begründet der Frachtbrief eine Skripturobligation?

Die Eigenschaft einer Skripturobligation [1]), — eines Wertpapieres öffentlichen Glaubens, dessen Wortlaut zu Gunsten des gutgläubigen Erwerbers unbedingt maßgebend ist [2]), — können wir dem Frachtbrief zunächst nur insoweit zuerkennen, als wir ihn nach Maßgabe der obigen Ausführungen [3]) als Wertpapier angesehen haben. Von den beiden möglichen Fällen scheidet zunächst derjenige aus, nach dem der Frachtbrief für das Verhältnis des Empfängers zum Frachtführer Wertpapiersqualität haben kann. Denn die Rechte des Empfängers bestimmen sich aus dem zwischen Absender und Frachtführer abgeschlossenen Frachtvertrage, nicht aus dem Frachtbriefe (§ 435 H.G.B.). Beim Samtfrachtführerrecht dagegen kann man im Falle des § 432 Abs. 2 sehr wohl annehmen, daß der Frachtbrief für den nachfolgenden Samtfrachtführer eine Skripturobligation erzeuge [4]).

---

6) Düringer-Hachenburg S. 539, Ziff. 3 („der Kreis der Ordrepapiere ist ein geschlossener"), vgl. Bd. II S. 436; v. Hahn a. a. O.; Staub a. a. O.; Hertzer S. 76 zu 1c; Dernburg S. 517 Anm. 8.

1) Schott bei Endemann III S. 309, dagegen Lehmann, Lehrb. S. 855.

2) Brunner S. 168.

3) § 7.

4) Jacobi, Diss. S. 46; Jaeckel, Diss. S. 19—21; R.O.H.G. XI. S. 209; Lehmann-Ring S. 315 No. 5 in Verb. mit S. 322 No. 3, die im Gegensatz zu Brunner der Skripturobligation die Bedeutung einer Verpflichtungsurkunde beilegen.

§ 10.

5. Ist der Frachtbrief ein Dispositionspapier?

Dispositionspapiere sind nach Endemann[1]) Urkunden, welche dem in der Regel durch sie selbst legitimierten Inhaber das Recht auf Übergabe einer Sache in der Weise verleihen, daß das Recht an das Papier gebunden erscheint, und das möglichst absolut gestaltete Recht auf Erlangung der Sache deren reelle Innehabung eintritt. Jenachdem nun die Dispositionspapiere „lediglich einen obligationenrechtlichen, oder aber neben dem primären obligationenrechtlichen durch ihre Begebung denselben dinglichen Effekt erzielen, wie die Übergabe der Sache selbst[2]), hat man sie in obligationenrechtliche Dispositionspapiere (Dispos. Pap. i. e. S.) und Traditionspapiere eingeteilt. Kuhn[3]), Endemann[4]) und Hellwig[5]) rechnen den Frachtbrief zu ihnen. Dem steht aber folgendes entgegen: Der Absender, der während des Transportes über das Gut disponieren kann, hat seine Rechte aus dem mit dem Frachtführer geschlossenen Frachtvertrage, nicht aus dem Frachtbriefe, den er ja gar nicht mehr in der Hand hat[6]).

Der Empfänger kann während des Transportes nicht mittels des Frachtbriefes über das Gut verfügen, denn ihn besitzt noch der Frachtführer.

Nach Ankunft des Gutes und Übergabe des Frachtbriefes an ihn macht der Empfänger die ihm auf Grund

1) Endemann H.R. S. 387—389 für die folg. s. Reiffenrath, Diss. S. 17 fg.

2) Brunner bei Endemann S. 150, 151; Jacobi, Wertpapiere S. 271.

3) In Buschs Archiv VI S. 354 implicite.

4) Endemann H.R. 628 idem in Endemanns Handbuch II S. 42, 1.

5) Hellwig S. 491 Anm. 990.

6) Siehe auch Goldschmidt S. 742; Eger S. 41.

des zwischen Absender und Frachtführer abgeschlossenen Vertrag zu Gunsten eines Dritten[7]), und nicht auf Grund des Frachtbriefes zustehenden persönlichen Forderungen geltend. Ein Dispositionspapier i. e. S. ist also der Frachtbrief nicht.

Dagegen erlangt der Empfänger den Besitz und die eine Besitzübergabe fordernden dinglichen Rechte am Frachtgute nur nach Maßgabe des bürgerlichen Rechtes. Insbesondere ist davon keine Rede, daß die Übergabe des Frachtbriefes an den Empfänger die gleiche Wirkung wie die körperliche Übergabe des Frachtgutes habe; eine solche Regel gilt für die Übergabe des Konnossements; auf den Frachtbrief darf sie aber nicht ausgedehnt werden. Er gehört also auch in diesem Falle nicht zu den erwähnten sachenrechtlichen Papieren[8]).

§ 11.

6. Ist der Frachtbrief Dispositivurkunde?

Wenn § 426 Abs. 1 H.G.B. besagt: „Der Frachtführer kann die Ausstellung eines Frachtbriefes verlangen", so fragt es sich, welche Bedeutung dem Frachtbriefe für den Abschluß des Frachtvertrages beigelegt wird. Ist er eine Urkunde, die für die Entstehung des darin verbrieften Rechtes von privatrechtlicher Bedeutung derart ist, daß sie den darin dokumentierten Vertragswillen nicht bloß zu beweisrechtlicher Evidenz, sondern zu privatrechtlicher

7) Siehe oben § 2 a. E.

8) Siehe unten § 16 S. 51; Cosack S. 398; R.G. S. 27, 36; (sehr klar); auch Lehmann, Lehrb. S. 855 IV; Lehmann-Ring S. 315 No. 5, 236 No. 13; sehr ausführlich widerlegt Reiffenrath, Diss. S. 18, 19, die Ansicht Hellwigs S. 491, daß durch Übergabe des Frachtbriefes nach vorheriger Einigung zwischen Absender und Empfänger unmittelbar Besitz, Eigentum, Pfandrecht usw. vom Empfänger erworben würden.

Existenz bringt, daß sich also das Rechtsgeschäft durch den Urkundungsakt vollzieht? Trifft das auf ihn zu, so ist er eine Dispositiv- oder Vertragsurkunde [1]).

Wie wir bereits bei Besprechung des Frachtvertrages ausführlich nachgewiesen haben, ist der Frachtvertrag ein formloser Konsensualvertrag [2]), für dessen Perfektion die Ausstellung des Frachtbriefes nicht erforderlich ist. Eine Konstitutiv- (Vertrags-) Urkunde ist er also regelmäßig nicht [3]).

Vereinbaren die Parteien, daß der beabsichtigte Frachtvertrag durch einen Frachtbrief beurkundet werden soll, so ist allerdings nach § 154 Abs. 2 B.G.B. der Vertrag im Zweifel nicht eher geschlossen, als bis die Beurkundung erfolgt ist. Durch den ausdrücklichen Willen der Kontrahenten kann daher der Frachtbrief zur Vertragsurkunde werden [4]).

Die entgegenstehende Meinung Egers [5]) ist jedenfalls nach geltendem Rechte unrichtig.

Der von Hellwig [6]) vertretenen Anschauung, daß der Frachtbrief eine Dispositivurkunde sei, können wir daher im allgemeinen nicht beitreten.

Eine Ausnahme könnte allerdings der Fall bilden, — in dem wir dem Frachtbrief auch die Qualität als Wertpapier (§ 7) und Skripturobligation (§ 9) zuge-

---

1) Brunner bei Endemann II S. 144/145.

2) Siehe oben § 2 S. 12 No. 5.

3) Siehe auch Düringer-Hachenburg S. 536 III; Lehmann, Lehrb. S. 855 IV.

4) Gareis S. 474; Lehmann-Ring S. 314 No. 3; Jacobi, Diss. S. 42; Jaeckel, Diss. S. 14.

5) S. 42, 43.

6) S. 486, 487, ähnlich auch Dernburg S. 516; teilweise Lehmann-Ring S. 314 No. 4; die Ansicht Hellwigs, daß bei Ausstellung des Frachtbriefes nach dem Abschlusse des Frachtvertrages der Frachtbrief eine Reproduktion des Frachtvertrages sei, widerlegt mit ausführlicher Begründung Jaeckel, Diss. S. 15; gegen Dernburg auch Reiß, Diss. S. 18.

sprochen haben, — wenn nämlich der Frachtführer das zu transportierende Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe einem anderen Frachtführer zur Besorgung des von ihm übernommenen Transportes übergibt. Hier haftet der nachfolgende Frachtführer (nach § 432 Abs. 2 H.G.B.) nur nach Maßgabe des Frachtbriefes, da ein Frachtvertrag zwischen ihm und dem Absender noch nicht bestand und der Frachtbrief die einzige Grundlage für die Rechtsverhältnisse des Absenders und des neuen Frachtführers bildet. Insoweit kann man mit Hellwig und Reiß [7]) den Frachtbrief als Dispositivurkunde bezeichnen.

§ 12

7. Der Frachtbrief als Beweisurkunde [1]).

α) Gegen wen beweist der Frachtbrief?

Artikel 391 a. H.G.B. bestimmte: „Der Frachtbrief dient als Beweis über den Vertrag zwischen dem Frachtführer und dem Absender". Im neuen Handelsgesetzbuch findet sich diese Bestimmung nicht mehr, „weil es sich von selbst ergibt und nicht im Gesetz ausgesprochen zu werden braucht" [2]). Die Fassung des Art. 391 könnte die Vermutung aufkommen lassen, daß der Frachtbrief nur für das Verhältnis dieser 2 Kontrahenten die Bedeutung einer Beweisurkunde besäße. Es ist auch, wie sich aus den Protokollen ergibt [3]), zum Art. 322 (391) beantragt worden statt „über den Vertrag zwischen dem Frachtführer und

7) Diss. S. 18.

1) Als schlichte Beweisurkunde bezeichnen den Frachtbrief: Goldschmidt S. 739 ff.; Lehmann, Lehrb. S. 855; Makower II 1491; Staub II 1852.

2) Denkschrift S. 274.

3) S. 782, 1228.

dem Absender“ zu setzen „über den Frachtvertrag und dessen Inhalt“, da der Frachtbrief auch gegen andere Personen, z. B. den Destinatär Beweis erbringe und es sich hier nur darum handele, zu sagen, daß der Frachtbrief kein Essentiale des Frachtvertrages, sondern nur ein Beweismittel sei. Dieser Antrag wurde, nachdem bemerkt worden war, es handele sich hier zunächst nur um das Verhältnis zwischen dem Frachtführer und dem Absender mit 8 gegen 5 Stimmen abgelehnt. Schon aus diesen Worten, namentlich aus dem Wort „zunächst“ ergibt sich, daß man dem Frachtbriefe eine über die Personen der Kontrahenten hinausgehende Beweisqualität nicht aberkennen wollte. Mit vollem Rechte wird daher von den meisten Schriftstellern[4]) und auch vom Reichsoberhandelsgericht[5]) und Reichsgericht[6]) angenommen, daß der Frachtbrief für und gegen alle Beteiligten, die in den Frachtvertrag eintreten, beweist. Gegen den Absender beweist er infolge der „Zustellung an den Frachtführer“, gegen diesen, „wegen der widerspruchslosen Annahme oder sonst erkennbaren Anerkennung des Frachtbriefes“, gegen den Empfänger endlich auf Grund der Tatsache der Übernahme des Frachtbriefes mit dem Gute“, durch welche sein Beitritt zum Frachtvertrage äußerlich dokumentiert wird“[7]).

β) Was beweist der Frachtbrief?

Der Frachtbrief beweist, daß die in ihm enthaltene Erklärung vom Absender abgegeben ist. Dadurch aber,

4) Eger S. 51; Anschütz S. 428; Goldschmidt S. 739; Düringer-Hachenburg S. 538 III c; Lehmann-Ring S. 315 No. 4; Goldmann 1737 No. 7; Makower S. 491 I b, 2.

5) R.O.H.G. 8, 192 (197); 21, 181 fg.

6) R.G. E.E. 1, 334 (335); sehr klar R.G.Str. 3, 169 ff.

7) Eger S. 51; vgl. Goldschmidt S. 739, 740; Staub S. 1853, Anm. 6, 7.

daß der Frachtführer den Frachtbrief annimmt, macht er seinerseits den Inhalt des Frachtbriefes zum entsprechenden Inhalt seiner eigenen Erklärung. Der Frachtbrief beweist daher nach seiner Annahme durch den Frachtführer den Abschluß und Inhalt des Frachtvertrages [8]). Den Zeitpunkt und den Ort des Vertragsabschlusses beweist er nicht, da ja der Vertrag lange vor Ausstellung des Frachtbriefes abgeschlossen sein kann. Er wird für die Zeit nur insoweit Beweiskraft haben, als der Zeitpunkt der Annahme durch den Frachtführer der spätest-mögliche Zeitpunkt für den Abschluß des Frachtvertrages gewesen sein wird. Für die Übergabe des Gutes an den Frachtführer dagegen erbringt er nicht Beweis, es sei denn, daß er eine besondere Quittung seitens des Frachtführers enthält, oder die Reise auf Grund des Frachtbriefes bereits begonnen hatte [9]).

Keiner weiteren Begründung bedarf, daß der Frachtbrief den Frachtvertrag nur insoweit beweisen kann, als in dem Frachtbriefe der Inhalt des Frachtvertrages enthalten ist. Da nun der Frachtbrief, wie oben [10]) ausgeführt, nicht notwendigerweise alle im § 426 H.G.B. enthaltenen Angaben, möglicherweise aber auch durch Vereinbarung der Parteien noch mehr, als im § 426 angeführt, enthält, so kann die Beweiskraft des Frachtbriefes über den Inhalt des Frachtvertrages größer oder kleiner sein, je nachdem der Frachtbrief mehr oder weniger Angaben enthält. Schon hieraus ergibt sich, daß der Frachtbrief keineswegs das einzig zulässige Beweismittel über den Frachtvertrag und seine Bedingungen ist [11]).

---

8) Staub S. 1852; K.G. in O.L.G.R. 6, 96.

9) Cosack S. 392 No. 4; Jacobi, Diss. S. 40; Jaeckel, Diss. S. 25.

10) § 4.

11) Vgl. Prot. S. 782; Reiß, Diss. S. 22.

Andererseits sind nicht alle Angaben des Frachtbriefes Inhalt des Frachtvertrages und liefern Beweis für letzteren. Denn insoweit der Frachtbrief Angaben enthält, die der Frachtführer nachzuprüfen nicht verpflichtet ist, oder die er nicht nachprüfen kann, kann auch sein Einverständnis mit dem Inhalte des Frachtbriefes nicht unterstellt werden. Derartige Angaben sind nur einseitige Erklärungen des Absenders. Hierher gehört die Angabe des Inhaltes einer verschlossenen Sendung; desgleichen die Wertdeklaration. Diese erübrigt daher bei einem Verlust des Gutes nicht den Beweis seines Wertes, sie setzt aber gegenüber dem Absender den Höchstbetrag der zu gewährenden Entschädigung fest [12]).

γ) Seine civilprozessuale Bedeutung.

Der Frachtbrief ist unbestrittenermaßen eine Privat-Urkunde i. S. des § 416 C.P.O. Auch wenn er mit Faksimile unterfertigt ist (vgl. § 426 Ziffer 9 H.G.B.), liefert er den vollen Beweis dafür, daß die in ihm enthaltenen Erklärungen von dem Aussteller, dem Absender, abgegeben sind. Damit ist aber die gesetzliche Beweisregel erschöpft. Ob eine Privaturkunde den Beweis ihres Inhaltes liefert, ist reine Tatfrage des Einzelfalles. Dasselbe gilt vom Frachtbrief. Der Beweis für die Richtigkeit des Inhaltes des Frachtbriefes wird in der Regel nicht aus dem Frachtbriefe, sondern aus der Tatsache seiner vorbehaltlosen Annahme durch den Frachtführer geschöpft. Hierauf, nicht auf die Urkunde, gründet sich die Überzeugung des Richters; die Urkunde bildet nur einen der Faktoren, welche den Beweis zu erbringen geeignet sind. Für die Beweiskraft des Frachtbriefes gilt also durchaus

12) Staub S. 1852; Reiß S. 23; R.O.H.G. 11, 424.

nichts anderes, als von der Beweiskraft jeder anderen Privaturkunde (von der Gestaltung der Unterschrift durch Faksimile nach § 426 Ziffer 9 H.G.B. abgesehen). Es ist Sache der freien richterlichen Beweiswürdigung, zu entscheiden, was aus seinem Inhalt, was aus der Tatsache seiner Ausstellung und Annahme für das Beweisthema gefolgert werden kann [13]). Der Gegenbeweis gegen die materielle Beweiskraft des Frachtbriefes, also gegen die Richtigkeit oder Wirksamkeit seines Inhaltes, ist wie bei anderen Privaturkunden unbeschränkt zulässig [14]). Natürlich können die Parteien vereinbaren, daß die Beweiskraft des Frachtbriefes beschränkt bezw. beseitigt wird. Dies kann dadurch geschehen, daß ausdrückliche Klauseln in ihn aufgenommen werden, welche bestimmen, daß dem Frachtbriefe in dieser oder in jener Beziehung die volle Beweiskraft entzogen werden solle [15]).

Eine Ausnahme besteht nur insofern, als die Verpflichtung des Empfängers zur Zahlung gegenüber dem Frachtführer sich nach Maßgabe des Frachtbriefes bestimmt (§ 436 H.G.B.). Vereinbarungen, welche die Leistung des Empfängers, wie sie aus dem Frachtbriefe sich ergibt, verändern, sind daher ohne Einfluß auf die Zahlungspflicht des Empfängers, und man kann daher Staub vollkommen beitreten, wenn er bemerkt: „Soweit freilich der Frachtbrief die Grundlage der Rechtsbezeichnungen zwischen anderen Personen ist, als zwischen Absender und Frachtführer (vergl. § 436), ist dieser Gegenbeweis versagt“ [16]).

---

13) Düringer-Hachenburg S. 537.

14) Staub S. 1852; R.G. E.E. 2, 436; R.O.H.G. 7, 216 (218); 9, 71 (76); 21, 181; 23, 304.

15) R.O.H.G. 8, 196.

16) Staub S. 1852 Anm. 4; Reiß, Diss. S. 25.

b) Die rechtliche Natur des Eisenbahnfrachtbriefes.

§ 13.

Der Eisenbahnfrachtbrief ist Beweis- und Vertragsurkunde.

Das über die rechtliche Natur des gewöhnlichen Frachtbriefes Gesagte gilt im allgemeinen auch für den Eisenbahnfrachtbrief[1]); da aber, wie oben[2]) bemerkt, die Ausstellung und Übergabe des Frachtbriefes seitens des Absenders und Annahme seitens der Versandstation zum Abschluß des Eisenbahnfrachtvertrages erforderlich sind (Art. 8 Int. Üb. § 61 [§ 54 a. F.] E.V.O.), die privatrechtliche Existenz des Frachtvertrages also von der Ausstellung des Frachtbriefes abhängt, so ist im Gegensatz zum gewöhnlichen Frachtbrief der Eisenbahnfrachtbrief eine Vertrags- oder Dispositivurkunde; denn das Rechtsgeschäft vollzieht sich durch den Urkundungsakt[3]). Während das neue H.G.B. (im Gegensatz zum alten[4]) keine Maßgaben über die Beweisfunktion des Frachtbriefes enthält, finden wir gleichlautend im § 61 (54 a. F.) E.V.O. und im Art. 8 Int. Üb. die Bemerkung, daß der mit dem als Zeichen der Annahme dem Frachtbriefe aufgedruckten Tagesstempel (Datumstempel) der Abfertigungsstelle (Ver-

---

1) Insbesondere leidet seine Urkundenqualität nicht darunter, wenn — nach Erlaubnis des neuen § 56 Abs. 10 — alle Eintragungen durch Druck oder Stempel bewirkt werden. Denn das Gesetz stellt hier (ähnlich wie für die Unterschrift in § 426 H.G.B.) (vgl. oben § 12 c. a. A., Düringer-Hachenburg S. 537) ausdrücklich diese Surrogate der handschriftlichen Vollziehung gleich.

2) § 3 Abs. 3.

3) Brunner bei Endemann II, S. 144/145; oben § 11 a. A.; Eger E.V.O. S. 277; Blume S. 164.

4) Oben § 12 a.

sandstation) versehene Frachtbrief als Beweis „über den Frachtvertrag“ dient. Für den Vertragsschluß ist diese Abstempelung nicht erforderlich, auch der nicht abgestempelte Frachtbrief beweist den Abschluß des Frachtvertrages, denn er ist Vertragsurkunde. Der gestempelte und der nicht gestempelte Frachtbrief beweisen also beide gleichviel hinsichtlich des Inhaltes des Frachtvertrages[5]). Der gestempelte Frachtbrief beweist außerdem, daß das Gut nebst Frachtbrief zur Beförderung der Bahn übergeben und von dieser angenommen worden ist, sodann, daß der Vertrag zu dem Zeitpunkte perfekt geworden ist, welchen der Tagesstempel enthält — alles vorbehaltlich des Gegenbeweises[6]) — und endlich liegt in der Abstempelung die Anerkennung der Richtigkeit des Frachtbriefinhaltes. Absender und Frachtführer haben ihn vollzogen, beide müssen also seinen Inhalt gegen sich gelten lassen[7]).

Ist die Abstempelung des Frachtbriefes unterblieben, so hat er nur dieselbe Beweiskraft wie der gewöhnliche Frachtbrief des Handelsgesetzbuches. Ohne weiteres beweist er daher weder die Annahme des Gutes zur Beförderung, noch den Zeitpunkt des Vertragsschlusses[8]). Neu ist die Bestimmung des § 61 Abs. 1 Satz 3 E.V.O.: „Mit diesem (sc. Annahme-) Stempel ist auch jedes der nach § 56 Abs. 5 dem Frachtbriefe etwa angefügten Blätter zu versehen“. § 56 Abs. 5 (= § 52 Abs. 4 a. F.) lautet: „Reicht der für die Beschreibung der Güter vorgesehene Raum auf der Vorder-

---

5) Wie der gewöhnliche Frachtbrief, oben § 12 b a. E.

6) Rosenthal S. 15; Prot. 782.

7) Eger, E.V.O. S. 277 Abs. 2; Lehmann-Ring S. 573 Anm. 4.

Anm.: Als ein Beweis für die Annahme des Gutes nimmt der abgestempelte Frachtbrief den Charakter einer Quittung an, die jedoch in der Hand des Schuldners verbleibt; Jacobi, Diss. S. 49.

8) Vergl. § 12 b.

seite des Frachtbriefes nicht aus, so ist die Rückseite zu benutzen; nötigenfalls sind dem Frachtbriefe gleichgroße Blätter anzuheften und dann besonders zu unterzeichnen". Soweit daher diese Blätter mit dem Annahmestempel versehen sind, wird man ihnen dieselbe Beweiskraft zuerkennen, wie dem abgestempelten Frachtbrief. Den Beweiswert nicht gestempelter Blätter dagegen wird man — selbst wenn der Frachtbrief, dem sie angeheftet sind, abgestempelt ist, — genau so hoch einschätzen, wie den eines nichtgestempelten Frachtbriefes.

Was im übrigen die Beweiskraft des Eisenbahnfrachtbriefes betrifft, so gilt dasselbe, wie für den gewöhnlichen Frachtbrief des Handelsgesetzbuches. Er ist Beweisurkunde über den gesamten Inhalt des Vertrages, wirkt für und gegen alle Beteiligte; seine Beweiskraft kann durch besondere Klauseln (§ 56 Ziff. 9 [= § 51 Ziff. 2 a. F.] und Art. 6 Abt. III Int. Üb.) beschränkt und beseitigt werden; auch können alle Einwendungen geltend gemacht werden, welche gegen die Beweiskraft einer Urkunde möglich sind. So ist der Gegenbeweis zulässig[9]), daß trotz der Abstempelung des Frachtbriefes der Frachtvertrag garnicht zustande gekommen ist.

Eine Ausnahme von der Regel des § 61 Abs. 3 (= § 54 Abs. 3 a. F.) und Art. 8 Abs. 4 Int. Üb. enthält Abs. 4 dess. §. Er bestimmt nämlich, daß bezüglich derjenigen Güter[10]), die (nach den Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung oder des Tarifs oder nach besonderer Vereinbarung) von dem Absender aufgeladen sind, die Angaben des Frachtbriefes über das Gewicht und die Anzahl der Stücke gegen die Eisenbahn nur dann Beweis liefern, wenn diese die Stücke

9) Vergl. auch Hertzer S 75; Eger E.V.O. S. 277; Reiß, Diss. S. 27.

10) § 54 Abs. 4 a. F. enthält hier noch die eingeklammerten Worte.

nachgewogen oder nachgezählt und dies im Frachtbriefe beurkundet hat[11]). Daß dieses Nachwiegen bezw. Nachzählen erfolge[12]), kann der Absender — im interndeutschen Verkehr — auf Grund des § 58 Abs. 3 E.V.O. (§ 53 Abs. 3 a. F.) ohne weiteres, im internationalen Verkehr dagegen auf Grund von Art. 7 Abs. 3 Int. Üb. nur insoweit verlangen, als die Gesetze und Reglements der betreffenden Vertragsstaaten etwas darüber bestimmen. Zu pessimistisch äußert sich m. E. Rosenthal[13]), wenn er deshalb behauptet, daß „in denjenigen Staaten, wo eine solche Kontrollpflicht der Bahn nicht besteht, das Publikum der Willkür der Bahn preisgegeben sei. Denn diese habe es ganz in der Hand, den bezeichneten Frachtbriefangaben jede Beweiskraft zu entziehen, indem sie dem Antrage des Absenders auf Nachwägung (Nachzählung) und Beurkundung keine Folge leiste". Der Absender kann ja doch auch auf andere Weise als aus dem Frachtbriefe Gewicht und Zahl der Stücke beweisen[14]).

III. Die Bedeutung des Frachtbriefes.

a) Für das Rechtsverhältnis des Absenders zum Frachtführer.

§ 14.

1. Wieweit haftet der Absender für die Richtigkeit der Angaben des Frachtbriefes?

Während nach dem a. H.G.B. (Art. 393) der Absender dem Frachtführer nur für die Unrichtigkeit oder

11) Vergl. die Begründung der Bestimmung bei Eger E.V.O. S. 278.

12) Neu ist auch die Bestimmung des § 56 Abs. 6: Der Absender darf im Frachtbriefe vorschreiben, daß die Güter auf der Bestimmungsstation nachgezählt und nachgewogen werden; hierfür ist die tarifmäßige Gebühr zu bezahlen.

13) S. 56.

14) Schwab S. 118; Reiß, Diss. S. 28, 29.

Unzulänglichkeit der zoll- und steueramtlichen Begleitpapiere unbedingt, im übrigen aber für unrichtige und unvollständige Angaben des Frachtbriefes nach den allgemeinen Lehren haftete, bestimmen das neue Handelsgesetzbuch im § 426 Abs. 2, ebenso § 57 V.O. (53 Abs. 1 a. F.) und Art. 7 Int. Üb. ohne Rücksicht auf ein Verschulden[1]): „der Absender haftet dem Frachtführer für die Richtigkeit und Vollständigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben[2])". Nur wenn die Unrichtigkeit der Angaben offensichtlich ist, oder der Frachtführer sie hätte sofort erkennen müssen, hört der Kausalzusammenhang zwischen unrichtiger Angabe und entstandenem Schaden und damit auch die Haftung des Absenders auf. Denn der Schaden muß eine Folge der Unrichtigkeit sein[3]). Endlich kann der Frachtführer keinen Ersatz für den Schaden verlangen, den er bei verständiger Auslegung der unvollständigen oder unrichtigen Angaben im Frachtbriefe hätte vermeiden können. In letzterer Hinsicht wird häufig ein konkurrierendes Verschulden sowohl des Frachtführers als des Absenders vorliegen. Ist dies der Fall, so ist nach der Regel des § 254 B.G.B. zu verfahren[4]). Zulässig ist auch eine Beschränkung der Haftung auf den Fall schuldhaften Verhaltens des Absenders durch beiderseitige Vereinbarung; nur die Haftung wegen Vorsatzes kann dem Absender nicht im Voraus erlassen werden § 276, 2 B.G.B.[5]).

Im Handelsgesetzbuche steht nichts über das Recht

1) Cosack S. 391, 392.

2) Insoweit kann man daher wohl mit Düringer-Hachenburg S. 542 den Frachtbrief als einen Garantieschein bezeichnen.

3) Lehmann-Ring S. 317 No. 17; R.G. 27, 12.

4) Düringer-Hachenburg S. 543.

5) Staub S. 1855 Anm. 17. Anm.: Eine wesentliche Beschränkung der Haftung bestimmt § 429 Abs. 2 H.G.B. beim Transport von Kostbarkeiten, Kunstgegenständen etc.

oder die Pflicht des Frachtführers, die Richtigkeit der Angaben des Frachtbriefes zu prüfen. Ausführliche Bestimmungen bestehen aber für das Eisenbahnfrachtrecht. Nach § 58 Abs. 1 (53, 2 a. F.) V.O. und Art. 7 Abs. 2 Int. Üb. ist die Eisenbahn berechtigt, die Übereinstimmung der Sendung mit dem Frachtbriefe nach Stückzahl, Gewicht und Inhalt jederzeit zu prüfen. Gebühren dürfen hierfür nicht erhoben werden. Doch sind etwa entstehende Auslagen der Eisenbahn zu ersetzen, aber nur dann, wenn die Frachtbriefangaben sich als unrichtig erweisen[6]). Bei Stückgütern, die von der Eisenbahn verladen werden (§ 59 Abs. 1, 56 Abs. 1 a. F.) ist diese verpflichtet, Anzahl und Gewicht bei der Annahme gebührenfrei festzustellen (§ 58 Abs. 2 S. 1, § 53 Abs. 3 S. 2 a. F.). Dem Absender oder dessen Beauftragten steht frei, der Feststellung beizuwohnen (§ 58 Abs. 2 S. 2, § 53 Abs. 4 S. 1 a. F.). Die Eisenbahn kann von der Verwägung absehen oder — bei gleichartigen Stücken — Probewägungen vornehmen, wenn der Absender das Gewicht in den Frachtbrief eingetragen und die Nachwägung im Frachtbrief nicht verlangt hat[7]). (Neu § 58 Abs. 2 S. 3.) Bei allen anderen Sendungen, — d. h. die vom Absender verladen werden[8]), — ist die Eisenbahn auf Antrag des Absenders im Frachtbriefe nur dann verpflichtet, das Gewicht und die Stückzahl festzustellen, wenn die

6) Diese Bestimmungen des § 58 Abs. 1 sind neu. „Die Vorschrift, wonach die Prüfung des Inhaltes der Sendungen durch die Eisenbahn gebührenfrei erfolgt, ist der Vollständigkeit wegen aufgenommen. Die Hinzufügung des letzten Satzes scheint gerechtfertigt und zur Vermeidung von Weiterungen erwünscht.“ Begr. zur E.V.O. S. 227. Im Übrigen weicht der Wortlaut der §§ 57—59 von dem des ihnen entsprechenden § 53 a. F. auch bei gleichem Inhalt vielfach ab.

7) Zweck der Bestimmung ist Beschleunigung der Abfertigung. Die Haftung wird dadurch nicht geändert. Begr. S. 227, 228.

8) Blume S. 168.

vorhandenen Wägevorrichtungen ausreichen und die Beschaffenheit des Gutes sowie die Betriebsverhältnisse eine Feststellung der Stückzahl gestatten. Das Gewicht hat die Eisenbahn auch ohne Antrag festzustellen, wenn es im Frachtbriefe nicht angegeben ist (§ 58 Abs. 3 Satz 1, 2, 3; § 53 Abs. 3 S. 2, 3 [4] a. F.). Auch kann der Absender — bei der Aufgabe verlangen, daß ihm Gelegenheit geboten werde (neue Bestimmung) — der Feststellung der Stückzahl und des Gewichts beizuwohnen, „wenn sie auf der Versandstation erfolgt“ (neu) (§ 58 Abs. 4 V.O., § 53 Abs. 4 a. F.).

Das internationale Übereinkommen endlich hat der Bahn das Recht verliehen, die Übereinstimmung des Inhaltes der Sendungen mit den Angaben des Frachtbriefes zu prüfen und hinsichtlich dieses Rechtes die Gesetze und Reglements der betreffenden Vertragsstaaten für maßgebend erklärt (Art. 7 Abs. 2, 3 Int. Üb.).

Bei unrichtiger [9]) Angabe des Inhaltes, des Gewichts oder der Stückzahl einer Sendung, bei Überlastung eines vom Absender selbst beladenen Wagens, sowie bei Außerachtlassung bestimmter Sicherheitsvorschriften sind „ohne Rücksicht darauf, ob ein Verschulden des Absenders vorliegt oder nicht [10])“ Frachtzuschläge zu entrichten (Art. 7 Abs. 4 Int. Üb.; § 60 Abs. 1 a. A. Abs. 1 sub d. Abs. 3; § 53 Abs. 7, 13 a. F.).

§ 15.

2. Welche Bedeutung hat der Frachtbrief beim Eintritt nachfolgender Frachtführer in den Frachtvertrag auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes?

Bei der heutigen Ausdehnung des Verkehres wird es in den meisten Fällen unvermeidlich sein, daß nicht

9) Nicht wie früher „ungenauer“.

10) Dieser Zusatz ist in den neuen § 60 aufgenommen zur Vermeidung einer abweichenden Auslegung. Vgl. Begr. zu § 60 S. 228.

ein einzelner Frachtführer, sondern eine Mehrheit von Frachtführern den Transport ausführen. Nach der Art ihres Verhältnisses zum Absender und untereinander spricht man von Haupt- und Nebenfrachtführern, Teilfrachtführern und Samtfrachtführern.

Übernimmt der erste Frachtführer den Transport auf der ganzen Strecke allein, nimmt er aber zur Aushülfe selbständig durch ihn bestellte andere Frachtführer an, so sind diese nur Erfüllungsgehülfen des ersten Frachtführers, die zum Absender in kein Vertragsverhältnis treten und für die der erste Frachtführer nach Maßgabe von § 278 B.G.B., §§ 431, 432 Abs. 1 H.G.B. haftet; sie werden Unterfrachtführer[1]) genannt, der erste Frachtführer: Hauptfrachtführer[2]). Für den Absender liegt nur ein Frachtvertrag mit einem Frachtführer vor.

Schließt dagegen der Absender mit mehreren Frachtführern über die Beförderung desselben Gutes Frachtverträge in der Art ab, daß jeder dieser Frachtführer selbständig einen Teil des Transportes übernimmt (Teilfrachtführer), so liegen mehrere für sich gesondert zu beurteilende Frachtverträge vor, kraft deren jeder Frachtführer für seine Strecke eine eigene Verantwortlichkeit trägt[4]), unter ihnen besteht kein Rechtsverhältnis.

Nur ein Frachtvertrag aber mit mehreren Frachtführern liegt vor bei den sog. Samtfrachtführern[3]). Auch hier hat der Absender zunächst mit dem ersten Frachtführer den Frachtvertrag über den ganzen

1) Lehmann, Lehrb. S. 867; Cosack S. 405; Schott b. Endemann III S. 436; R.O.H.G. 23, 108 S. 320; Prot. S. 4723.

2) Schott a. a. O.; Cosack a. a. O.

3) Lehmann, Lehrb. a. a. O.

4) Lehmann, Lehrb. S. 866; Cosack a. a. O.; sehr ausführlich bei Schott a. a. O.

Transport geschlossen. Es tritt aber jeder der auf den ersten folgenden Frachtführer durch Annahme des Gutes mit dem ursprünglichen [5]) Frachtbriefe diesem gemäß in ein direktes Vertragsverhältnis zum Absender ein und übernimmt die selbständige Vertragsverpflichtung, die Beförderung nach dem Inhalte des Frachtbriefes auszuführen (§ 432 Abs. 2 H.G.B.). Das „Samtfrachtverhältnis“ steht und fällt mit dem ursprünglichen Frachtbriefe [6]). Jetzt ist nicht mehr der ursprüngliche Frachtvertrag, sondern der ursprüngliche Frachtbrief maßgebend. Die Vorschrift des § 432 Abs. 2 H.G.B. kommt daher nicht zur Anwendung, wenn der Inhalt des Originalfrachtbriefes mit Zustimmung des Absenders geändert wird, da in diesem Falle die nachfolgenden Frachtführer das Gut nicht mit dem ursprünglichen, sondern mit einem neuen Frachtbriefe erhalten [7]). Wird dagegen an dem Inhalte eines Frachtbriefes eine Änderung ohne Zustimmung des Absenders vorgenommen, so werden dadurch die Rechte des Absenders bez. Empfängers gegen die Frachtführer nicht geändert [8]), denn der Frachtvertrag bildet bei einem durchgehenden Frachtbriefe ein einheitliches Ganze, infolgedessen der nachfolgende Frachtführer so angesehen wird, als wenn er den ursprünglichen Frachtvertrag abgeschlossen hätte. Daher kann die Änderung eines durchgehenden Frachtbriefes nur dann die Verpflichtungen der Frachtführer gegen den Absender beeinflussen, wenn sie mit seiner

---

5) Nicht notwendig mit dem Originalfrachtbriefe. Es genügt auch eine Kopie, sofern nur die Einheitlichkeit des Frachtvertrages erhalten ist. Eger II 45; R.G. E.E. 1, 1; Staub S. 1870 Anm. 6.

6) Siehe o. § 7, 9, 11.

7) Es sei denn, daß der neue Frachtbrief wieder die ganze Kette von Frachtführern durchläuft. Lehmann, Lehrb. S. 868 Anm. 1.

8) Thöl S. 56.

Zustimmung vorgenommen wird, sonst nicht[9]). Für die Regreßpflicht der einzelnen Frachtführer untereinander ist eine derartige Änderung allerdings von Bedeutung. — Jeder der Samtfrachtführer haftet so, als ob er nach Maßgabe des Frachtbriefes die Beförderung über die ganze Samtfrachtstrecke ausgeführt hätte. Er haftet für Vor- und Nachmänner, soweit sie nach Maßgabe des Inhaltes des Frachtbriefes verantwortlich sind. Darüber hinaus haftet der erste Frachtführer dem Absender möglicherweise noch wegen Verletzungen des Frachtvertrages. Der Absender kann sich ohne Rücksicht auf Verschulden der einzelnen an einen jeden der Samtfrachtführer halten; ein jeder von ihnen haftet für den ganzen Transport. B.G.B. § 421[10]).

Leistet auf Grund der Gesamthaftung einer der Samtfrachtführer Schadensersatz, so hat er den Rückgriff gegen denjenigen, welcher den Schaden verschuldet hat. Ist der Schuldige nicht zu ermitteln, so findet die Ausgleichung nach dem Verhältnisse der Anteile an der Fracht statt — nicht zu gleichen Teilen, wie im B.G.B. § 426 Abs. 1 —, doch bleiben diejenigen gänzlich frei, die feststellen können, daß der Schaden nicht auf ihrer Strecke entstanden ist. § 432 Abs. 3 H.G.B.

Für das Eisenbahnfrachtgeschäft gelten folgende abweichende Bestimmungen § 100 (74 a. F.) V.O. Erfolgt die Beförderung eines Gutes durch mehrere Eisenbahnen auf Grund desselben Frachtbriefes, so können Absender oder Empfänger die Ansprüche aus dem Frachtvertrage — unbeschadet des Rückgriffes der Bahnen untereinander[11]) — im Wege der Klage

9) R.O.H.G. 7, 216—218; Eger II S. 44.

10) Cosack S. 404; Lehmann, Lehrb. S. 868; von Hahn S. 630; ausführlich Staub S. 1870, 1871.

11) Dieser richtet sich übrigens, soweit die schuldige Bahn nicht zu ermitteln ist, nach dem Verhältnis der Streckenlängen, mit denen sie an

nur geltend machen gegen die erste Bahn, oder gegen die letzte Bahn, d. h. diejenige, die das Gut zuletzt mit dem Frachtbrief übernommen hat, oder gegen diejenige Bahn, auf deren Betriebsstrecke sich der Schaden ereignet hat. Unter diesen Bahnen hat der Kläger die Wahl. Das Wahlrecht erlischt mit der Erhebung der Klage.

Die Beschränkung schließt aber nicht Geltendmachung gegen andere Bahnen durch Widerklage oder Einredeaufrechnung aus, vorausgesetzt, daß der Klageanspruch sich auf denselben Frachtvertrag gründet[12]).

Untereinander haften die Bahnen solidarisch nach § 432 Abs. 3 H.G.B., Art. 47 Int. Üb., § 100 Abs. 5 (§ 74 Abs. 5 a. F.) V.O. „Nur dem Absender gegenüber ist die formelle Passivlegitimation der Bahnen beschränkt, in materieller Hinsicht bleibt dagegen im übrigen — wie die ausdrückliche Hervorhebung: „unbeschadet des Rückgriffs der Bahnen untereinander" erkennen läßt — die solidarische Haftung aller beteiligten Bahnen unverändert und unbeschränkt[13]).

b) Für das Rechtsverhältnis zwischen Frachtführer und Empfänger.

§ 16.

1. Inwieweit ist der Frachtbrief bestimmend für die Rechte des Empfängers?

Während des Transportes kann der Absender den Frachtführer jederzeit anweisen, das Gut anzuhalten,

---

der Beförderung beteiligt sind (§ 100 Abs. 5 Satz 2 V.O.), nicht mehr nach dem Verhältnis der Anteile an der Fracht. (§ 74 Abs. 5 a. F. V.O.) Für den internationalen Frachtverkehr ist der Rückgriff in den Art. 47, 48 Int. Üb. geregelt.

12) § 100 Abs. 4 V.O. (§ 74 Abs. 4 a. F.)

13) Eger V.O. S. 470.

zurückzugeben oder an einen anderen als den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger auszuliefern. Dieses Recht erlischt, sowie nach Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder vom Empfänger gemäß § 435 H.G.B. Klage gegen den Frachtführer erhoben wird (§ 433 H.G.B.). Von jetzt an hat der Frachtführer nur noch die Anweisungen des Empfängers zu beachten [1]). Da also mit dem Moment der Übergabe des Frachtbriefes die Rechte des Absenders durch die des Empfängers verdrängt und ersetzt werden, hat man in der Aushändigung des Frachtbriefes einen Anfang der wirklichen Übergabe des Gutes gefunden und den Frachtbrief als Dispositionspapier bezeichnet [2]). Diese Ansicht haben wir oben in § 10 S. 32, 33 zu widerlegen versucht. Wie daselbst ausgeführt, hat der Empfänger nur obligatorische, nicht dingliche Ansprüche gegen den Frachtführer auf Aushändigung des Frachtgutes [3]). Daher bleibt auch das Verfolgungsrecht aus § 44 K.O. für den Absender bestehen, wenn vor der Eröffnung des Konkursverfahrens zwar der Frachtbrief, aber noch nicht das Gut übergeben worden ist. Denn das Gut ist mit der Übergabe des Frachtbriefes noch nicht in den Gewahrsam des Empfängers gelangt [4]). Auch Hellwig [5]) ist der Ansicht, daß das Verfolgungsrecht des Absenders nur dann ausgeschlossen sei, wenn der Frachtführer vor der Eröffnung des Konkurses das Gut dem Empfänger oder einem anderen für ihn ausgeliefert

---

1) Int. Üb. Art. 15; § 73 n. F. V.O. enthält gegen § 64 a. F. V.O. einige Erweiterungen der Formvorschriften und neue Bestimmungen für den Fall des Vorliegens eines Duplikates.

2) Z. B. Hellwig S. 491, 492.

3) S. o. § 10 a. E. und die daselbst angeführte Literatur.

4) R.O.H.G. 24, 352; R.G. 27, 85—87.

5) A. a. O.

habe. Denn vorher habe der Empfänger weder selbst den Gewahrsam der Sache, noch habe ihn „im Sinne des § 44 K.O. der Frachtführer für ihn“ [6]). Auf Grund seiner Anschauung, daß die Übergabe des Frachtbriefes infolge der darinliegenden Abtretung der Rechte des Absenders, insbesondere des Herausgabeanspruches, an den Empfänger diesem dingliche Rechte am Gute gebe, kommt Hellwig weiterhin zu dem Schluß, daß der Empfänger allerdings in der Lage sei, „durch Abtretung seines Anspruchs auf Herausgabe des Gutes über dieses dinglich zu verfügen“ (§§ 931, 1205 II B.G.B.). Eine Abtretung des Herausgabeanspruches von seiten des Absenders an den Empfänger würde nach der Terminologie des B.G.B. voraussetzen, daß „der Gläubiger (Absender) durch Vertrag mit einem anderen (dem Empfänger) den Anspruch auf diesen übertragen“ hätte. (§ 398 B.G.B.) Die ältere Literatur hat eine solche Abtretung teilweise angenommen, die gesamte neue Literatur, insbesondere Hellwig selbst [7]) betonen aber, daß die — obligatorischen — Rechte des Empfängers gegen den Frachtführer unmittelbar auf dem zu seinen, des Dritten Gunsten zwischen Absender und Frachtführer geschlossenen Frachtvertrage, nicht auf einer fingierten oder bedingten Cession beruhen. Hat der Empfänger somit einen dinglichen Herausgabeanspruch gegen den Frachtführer gar nicht erlangt, so kann er auch nicht dinglich über das Gut verfügen. Sein Recht, seine persönlichen Ansprüche an den Frachtführer einem Dritten abzutreten, wird dadurch nicht betroffen.

---

6) S. 491 u. 492 o.

7) Vergl. oben § 2 S. 15 Anm. 15.

§ 17.

2. Die Bedeutung des Frachtbriefes für die Zahlungspflicht des Empfängers.

Wie schon ausgeführt, ist nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Empfänger berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich aus dem Frachtvertrage ergebenden Verpflichtungen gegen den Frachtführer geltend zu machen. Soweit dagegen der Frachtführer nach Annahme des Gutes und des Frachtbriefes durch den Empfänger als dessen Gläubiger auftritt, hat ihm dieser nach Maßgabe des Frachtbriefes Zahlung zu leisten (§§ 435, 436 H.G.B.). Zur Begründung der Zahlungspflicht ist erforderlich: Annahme des Gutes und des Frachtbriefes. Die Annahme nur des Gutes oder des Frachtbriefes genügt nicht für den Tatbestand des § 436 [1]). Nicht notwendig wird dagegen im allgemeinen die körperliche Übergabe von Frachtbrief und Gut sein. Im täglichen Leben erfolgt die Aushändigung des Frachtbriefes regelmäßig erst nach Zahlung der Fracht. Eine Annahme des Frachtbriefes im Sinne des Gesetzes wird man daher schon darin erblicken können, wenn der Empfänger sich den Frachtbrief vom Frachtführer vorlegen läßt und ihn nicht beanstandet [2]). Der körperlichen Übergabe des Gutes wird jede Leistung gleichstehen, die den Frachtführer dem Empfänger gegenüber in Ansehung der Auslieferung des Gutes

1) „Annahme des Gutes allein erfüllt diese Bedingung nicht, kann aber aus sonstigen Gründen eine nicht auf dem Frachtvertrag beruhende Vertragsbeziehung zwischen den Beteiligten mit ähnlicher Wirkung herstellen (das gilt insbesondere, wenn ein Frachtbrief nicht ausgestellt ist). Das Gleiche gilt von der Annahme des Frachtbriefes allein.“ Staub S. 1879 Anm. 3.

2) Düringer-Hachenburg S. 590 Note II 2.

liberiert (z. B. Aushändigung an einen Vertreter des Empfängers), auch die Vereinbarung, daß das Gut als abgeliefert gelten solle, jedoch vom Frachtführer aufzubewahren sei, genügt[3]). Wenn sich die Zahlungspflicht des Empfängers nach Maßgabe des Frachtbriefes bestimmt, so ist doch damit nicht gesagt, daß der Betrag im Frachtbrief spezialisiert angegeben sein muß. Eine Bezugnahme auf Gesetze, Reglements, Tarife, Lokalstatuten, Ortsgebräuche, Begleitpapiere, Fakturen usw. wird genügen[4]). Sind die Reglements oder Tarife, auf die sich der Frachtbrief bezieht, unrichtig, so ist natürlich die Fracht nach den richtigen Bestimmungen zu berechnen, da der Wille der Parteien zweifellos auf Anwendung der richtigen Bestimmungen gerichtet war[5]). Die Zahlungspflicht des Empfängers erstreckt sich aber auch auf Spesen, Auslagen, Nachnahmen und Vertragsstrafen[6]). Nach der neuen Eisenbahnverkehrsordnung § 60 Abs. 4 haftet nach Annahme des Gutes mit dem Frachtbriefe der Empfänger sogar für einen eventuellen Frachtzuschlag als Gesamtschuldner neben dem Empfänger.

Im übrigen enthalten die Eisenbahnverkehrsordnung in den §§ 76 Abs. 4 (67 a. F.) und das Internationale Übereinkommen im Art. 17 dem § 436 H.G.B. entsprechende Bestimmungen.

§ 18.
Das Frachtbriefduplikat.

Dem gewöhnlichen Frachtgeschäfte ist die Ausstellung eines Frachtbriefduplikates unbekannt. Für

3) O.L.G. Hamburg Z.H.R. 40, 542 (25, 542 n. F.).
4) Vergl. Staub S. 1880 Anm. 5.
5) Makower S. 1538; R.O.H.G. 9, 73; 21, 184; V.O. § 70; § 61, 4 a. F.
6) R.O.H.G. 21, 185; Staub S. 1880 Anm. 6.

den Eisenbahnfrachtvertrag dagegen besteht die Besonderheit, daß der Absender von der Bahn die Ausstellung einer Abschrift des Frachtbriefes, eines Frachtbriefduplikates fordern kann[1]). Im internationalen Verkehre ist die Ausstellung eines Frachtbriefduplikates den Eisenbahnen unabhängig von einem besonderen Wunsche des Absenders auferlegt[2]). Art. 8, 5 I.Ü. (§ 455 H.G.B., E.V.O. § 61, 5; 54, 5 a. F.) Die Bestimmungen des neuen Handelsgesetzbuches § 455 über die wichtigsten der mit der Ausstellung eines Duplikates verbundenen Wirkungen sind analog denen des Eisenbahnfrachtrechts[3]).

Das Frachtbriefduplikat ist ein zweites Exemplar des Frachtbriefes, das ebenfalls vom Absender ausgestellt wird, der, im Falle er ein Duplikat verlangt, den Originalfrachtbrief mit dem Vermerke versieht, daß er Duplikatsausstellung, d. h. Unterzeichnung der von ihm ausgestellten Abschrift des Frachtbriefes beantrage. Das Duplikat stimmt mit dem Originalfrachtbrief in Form und Inhalt überein, soll aber im deutschen Eisenbahnverkehr als solches durch das Wort: Duplikat gekennzeichnet sein[4]). (Auf dem Frachtbrief wird die Ausstellung des Duplikates durch Stempelaufdruck beurkundet.) In dem Duplikate bescheinigt die Eisenbahn die Annahme des Gutes unter Angabe des Tages, an dem es zur Beförderung angenommen ist. Fehlt eine solche Empfangsbescheinigung, so liegt ein Duplikat im gesetzlichen Sinne nicht vor[5]). Bei be-

---

1) § 455 H.G.B.; § 61 Abs. 5 V.O. (§ 54 Abs. 5 a. F.) Das Duplikat ist durch den Berner Vertrag eingeführt. Lehmann, Lehrb. S. 880; Rosenthal § 16 S. 132 ff.

2) I. Ü. Art. 8, 5.

3) Vgl. Eger V.O. Einl. IV S. XLVII; Lehmann, Lehrb. S. 880, 881.

4) Vgl. Hertzer S. 85; Krichauff, Diss. S. 25.

5) Eger V.O. S. 280.

stimmten Gütern kann an Stelle des Duplikates ein Aufnahmeschein ausgestellt werden, der dieselbe rechtliche Bedeutung hat, wie das Duplikat. (§ 61 Abs. 7 E.V.O., § 54 Abs. 7 a. F. E.V.O.) Die an Stelle des Duplikates bez. Aufnahmescheines zulässigen Quittungsbücher haben diese Bedeutung aber nicht. (§ 61 Abs. 8 V.O., § 54 Abs. 8 a. F. E.V.O.)

Bemerkung: Die stark umrahmten Teile sind durch die Eisenbahn, die übrigen durch den Absender auszufüllen. Bei Gütern, die der Absender verladen hat, sind von ihm auch Nummer und Eigentumsmerkmale des Wagens einzutragen.

Kurswagen Nr. .....

Abgangsbuch Nr. .....

Abgefertigt nach .....

über .....

Zoll- od. Steuerabf. auf Station .....

Frachtbrief

(Für den Frachtvertrag gelten die EVO. und die in Betracht kommenden Tarife.)

An .....

.....

in .....

(Wohnung) .....

Bestimmungsstation .....

Bestimmungsort .....
(Nur anzugeben, wenn er ein anderer ist als die Bestimmungsstation.)

Nummer	Eigentumsmerkmale	Ladegewicht (Ladefläche) kg (qm)
des Wagens		

Zulässige oder vorgeschriebene Erklärungen wie: bahnlagernd, Anschlußgleis, Zoll- oder Steuerabfertigung in ....., mit Kleinbahn weiter nach ..... u. dgl.

Adresse oder Zeichen	Adresse oder Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Wirkliches Rohgewicht kg

....., den ..... ten .....

Unterschrift des Absenders

.....

Wohnung .....

Stempel der Umlade- und Umbehandlungsstationen.

Freivermerk .....

Duplikat (Aufnahmeschein) beantragt?

Interesse an der Lieferung } in Buchstaben .....

Nachnahme

		ℳ	Pf.
Einzelnachweis			
Gesamtbetrag in Buchstaben	Barvorschuß		
	nach Eingang		

Berechnung. abgerundetes Gewicht kg	Tarifklasse	Frachtsatz für 100 kg ℳ	Vom Absender bezahlt ℳ	Pf.	Rechnung	Vom Empfänger zu erheben ℳ	Pf.
					Gebühr für das Interesse an der Lieferung		
					Nachnahme { Barvorschuß		
					{ nach Eingang		
					Nachnahmegebühr		
					Fracht bis		

Stempel der **Versand**station	**Wäge**stempel	**Duplikat-** (Aufnahmeschein-) Stempel	Stempel der **Bestimmungs**station

Dr. 1926. VI 09.

Druck von Wilhelm Baensch in Dresden.

Papierbreite: 38 cm

Bemerkung: Die stark umrahmten Teile sind durch die Eisenbahn, die übrigen durch den Absender auszufüllen. Bei Gütern, die der Absender verladen hat, sind von ihm auch Nummer und Eigentumsmerkmale des Wagens einzutragen.

Kurswagen Nr. ..... Abgangsbuch Nr. .....

Abgefertigt nach .....

über .....

Zoll- od. Steuerabf. auf Station .....

Eilfrachtbrief

(Für den Frachtvertrag gelten die EVO. und die in Betracht kommenden Tarife.)

Freivermerk .....

Duplikat (Aufnahmeschein) beantragt?

Interesse an der Lieferung } in Buchstaben .....

An .....

.....

in .....

(Wohnung) .....

Bestimmungsstation .....

Bestimmungsort .....
(Nur anzugeben, wenn er ein anderer ist als die Bestimmungsstation.)

Nummer	Eigentumsmerkmale	Ladegewicht (Ladefläche) kg (qm)
des Wagens		

Nachnahme

		M	Pf.
Einzelnachweis			
Gesamtbetrag in Buchstaben	Barvorschuß		
	nach Eingang		

Zulässige oder vorgeschriebene Erklärungen wie: bahnlagernd, Anschlußgleis, Zoll- oder Steuerabfertigung in ....., mit Kleinbahn weiter nach ..... u. dgl. .....

Berechnung. abgerundetes Gewicht kg	Tarifklasse	Frachtsatz für 100 kg M	Vom Absender bezahlt M	Pf.	Rechnung	Vom Empfänger zu erheben M	Pf.
					Gebühr für das Interesse an der Lieferung		
					Nachnahme { Barvorschuß		
					{ nach Eingang		
					Nachnahmegebühr		
					Fracht bis		

Adresse oder Zeichen	Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Wirkliches Rohgewicht kg

Abgefertigt nach .....

über .....

Zoll- oder Steuerabfert. auf Station .....

K. SÄCHS. STAATSEISENBAHNEN

INTERNATIONALER EISENBAHNTRANSPORT

FRACHTBRIEF.

Gewöhnliche Fracht.

Versandbahn

Empfangsbahn

Empfangstation

An(2) .....

Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der in dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, sowie in den Reglementen und Tarifen der betreffenden Bahnen beziehungsweise Verkehre enthaltenen Festsetzungen, welche für diese Sendung in Anwendung kommen.

(2) Name und Adresse des Empfängers (Stadt, Station, Straße und Hausnummer, Land). Bei Sendungen nach Frankreich oder Italien ist anzugeben, ob sie auf den Bahnhof oder ins Haus zu liefern sind.

Wagen

Nr. (1)	Eigentumsmerkmale (1)	Ladegewicht und Ladefläche.

Der Frachtkarte { Nr. ..... Pos. .....

(1) Wenn die Wagen vom Absender verladen sind, muß dieser die Wagennummern und die Eigentumsmerkmale hier eintragen.

ZEICHEN und NUMMER	ANZAHL	ART der Verpackung	INHALT	Wirkliches Brutto-Gewicht: Kilogramm	ABGERUNDETES zur Berechnung zu ziehendes Gewicht: Kilogramm	ERKLÄRUNG wegen DER ETWAIGEN ZOLL- UND STEUERAMTLICHEN oder polizeilichen Behandlung; Bezeichnung der betr. Dokumente und sonstigen Beilagen inkl. Bleiverschlüsse. Sonstige gesetzlich oder reglementarisch zulässige Erklärungen.	ANGABE DER ANZUWENDENDEN TARIFE und ROUTENVORSCHRIFT

Betrag der Frankatur .....

Deklariertes Interesse an der Lieferung } In Buchstaben .....

Summe der Nachnahme { Bar-Vorschuß .....

nach Eingang .....

Betrag.

Spezifikation obiger Nachnahme } .....

Frankaturvermerk des Absenders } .....

Stempel der **Versand**-Station:

Wiege-Stempel:

Stempel der **Empfang-Station:**

....., den ..... 19 .....

Unterschrift und Adresse des Absenders:

Nr. **1924.**
Druck von Wilhelm Baensch in Dresden.
VI. 09.

FRANKIERT	NOTE	FRACHT-SATZ für 100 Kilogr.	ZU ERHEBEN	FRANKIERT	NOTE	FRACHT-SATZ für 100 Kilogr.	ZU ERHEBEN	ÜBERGANG-STEMPEL UND VERMERK über Zuschlagsfristen
	Nachnahme { Barvorschuß / nach Eingang				Übertrag			
	Provision				Fracht bis			
	Fracht bis				Frachtzuschlag für Interessedeklaration			
	Frachtzuschlag für Interessedeklaration				Fracht bis			
	Fracht bis				Frachtzuschlag für Interessedeklaration			
	Frachtzuschlag für Interessedeklaration				Fracht bis			
	Übertrag				Frachtzuschlag für Interessedeklaration			

FRANKIERT	NOTE	FRACHT-SATZ für 100 Kilogr.	ZU ERHEBEN	FRANKIERT	NOTE	FRACHT-SATZ für 100 Kilogr.	ZU ERHEBEN	ÜBERGANG-STEMPEL UND VERMERK über Zuschlagsfristen
	Nachnahme { Barvorschuß / nach Eingang				Übertrag			
	Provision							
	Fracht bis				Fracht bis			
					Frachtzuschlag für Interessedeklaration			
					Fracht bis			
	Frachtzuschlag für Interessedeklaration				Frachtzuschlag für Interessedeklaration			
	Fracht bis				Fracht bis			
	Frachtzuschlag für Interessedeklaration				Frachtzuschlag für Interessedeklaration			
	Übertrag							

Abgefertigt nach .....

über .....

Zoll- oder Steuerabfert. auf Station

Versandbahn

Empfangsbahn

Empfangstation

K. SÄCHS. STAATSEISENBAHNEN

INTERNATIONALER EISENBAHNTRANSPORT

FRACHTBRIEF-DUPLIKAT.

Gewöhnliche Fracht.

Wagen

Nr. (1)	Eigentumsmerkmale (1)	Ladegewicht und Ladefläche.

Der Frachtkarte { Nr. ..... Pos. .....

(1) Wenn die Wagen vom Absender verladen sind, muß dieser die Wagennummern und die Eigentumsmerkmale hier eintragen.

An(2) .....

Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der in dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, sowie in den Reglementen und Tarifen der betreffenden Bahnen beziehungsweise Verkehre enthaltenen Festsetzungen, welche für diese Sendung in Anwendung kommen.

(2) Name und Adresse des Empfängers (Stadt, Station, Straße und Hausnummer, Land). Bei Sendungen nach Frankreich oder Italien ist anzugeben, ob sie auf den Bahnhof oder ins Haus zu liefern sind.

ZEICHEN und NUMMER	ANZAHL	ART der Verpackung	INHALT	Wirkliches Brutto-Gewicht: Kilogramm	ABGERUNDETES zur Berechnung zu ziehendes Gewicht: Kilogramm	ERKLÄRUNG wegen DER ETWAIGEN ZOLL- UND STEUERAMTLICHEN oder polizeilichen Behandlung; Bezeichnung der betr. Dokumente und sonstigen Beilagen inkl. Bleiverschlüsse. Sonstige gesetzlich oder reglementarisch zulässige Erklärungen.	ANGABE DER ANZUWENDENDEN TARIFE und ROUTENVORSCHRIFT

Betrag der Frankatur .....

Deklariertes Interesse an der Lieferung ..... In Buchstaben .....

Summe der Nachnahme: Bar-Vorschuß ..... nach Eingang .....

Betrag.

Spezifikation obiger Nachnahme .....

Frankaturvermerk des Absenders .....

Stempel der **Versand**-Station: **Wiege**-Stempel: Stempel der **Empfang-Station:**

....., den ..... 19...

Unterschrift und Adresse des Absenders:

Nr. **1924.**
Druck von Wilhelm Baensch in Dresden.
VI. 09.

Abgefertigt nach .....

über .....

Zoll- oder Steuerabfert. auf Station .....

K. SÄCHS. STAATSEISENBAHNEN

INTERNATIONALER EISENBAHNTRANSPORT

FRACHTBRIEF.

Eilfracht.

Versandbahn .....

Empfangsbahn .....

Empfangstation .....

An(2) .....

Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der in dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, sowie in den Reglementen und Tarifen der betreffenden Bahnen beziehungsweise Verkehré enthaltenen Festsetzungen, welche für diese Sendung in Anwendung kommen.

(2) Name und Adresse des Empfängers (Stadt, Station, Straße und Hausnummer, Land). Bei Sendungen nach Frankreich oder Italien ist anzugeben, ob sie auf den Bahnhof oder ins Haus zu liefern sind.

Wagen Nr.(1)	Eigentumsmerkmale(1)	Ladegewicht und Ladefläche.

Der Frachtkarte Nr. ..... Pos. .....

(1) Wenn die Wagen vom Absender verladen sind, muß dieser die Wagennummern und die Eigentumsmerkmale hier eintragen.

ZEICHEN und NUMMER	ANZAHL	ART der Verpackung	INHALT	Wirkliches Brutto-Gewicht: Kilogramm	ABGERUNDETES zur Berechnung zu ziehendes Gewicht: Kilogramm	ERKLÄRUNG wegen DER ETWAIGEN ZOLL- UND STEUERAMTLICHEN oder polizeilichen Behandlung; Bezeichnung der betr. Dokumente und sonstigen Beilagen inkl. Bleiverschlüsse. Sonstige gesetzlich oder reglementarisch zulässige Erklärungen.	ANGABE DER ANZUWENDENDEN TARIFE und ROUTENVORSCHRIFT

FRANKIERT	NOTE	FRACHT-SATZ für 100 Kilogr.	ZU ERHEBEN	FRANKIERT	NOTE	FRACHT-SATZ für 100 Kilogr.	ZU ERHEBEN	ÜBERGANG-STEMPEL UND VERMERK über Zuschlagsfristen
	Nachnahme { Barvorschuß / nach Eingang				Übertrag			
	Provision				Fracht bis			
	Fracht bis				Frachtzuschlag für Interessedeklaration			
	Frachtzuschlag für Interessedeklaration				Fracht bis			
	Fracht bis				Frachtzuschlag für Interessedeklaration			
	Frachtzuschlag für Interessedeklaration				Fracht bis			
	Übertrag				Frachtzuschlag für Interessedeklaration			

FRANKIERT	NOTE	FRACHT-SATZ für 100 Kilogr.	ZU ERHEBEN	FRANKIERT	NOTE	FRACHT-SATZ für 100 Kilogr.	ZU ERHEBEN	ÜBERGANG-STEMPEL UND VERMERK über Zuschlagsfristen
	Nachnahme { Barvorschuß / nach Eingang				Übertrag			
	Provision							
	Fracht bis				Fracht bis			
					Frachtzuschlag für Interessedeklaration			
					Fracht bis			
	Frachtzuschlag für Interessedeklaration				Frachtzuschlag für Interessedeklaration			
	Fracht bis				Fracht bis			
	Frachtzuschlag für Interessedeklaration				Frachtzuschlag für Interessedeklaration			
	Übertrag							

Abgefertigt nach .....

über .....

Zoll- oder Steuerabfert. auf Station .....

INTERNATIONALER EISENBAHNTRANSPORT

FRACHTBRIEF-DUPLIKAT.

Eilfracht.

Versandbahn

Empfangsbahn

Empfangstation

K. SÄCHS. STAATSEISENBAHNEN

Wagen

Nr. (1)	Eigentumsmerkmale (1)	Ladegewicht und Ladefläche.

Der Frachtkarte Nr. .....

Pos. .....

(1) Wenn die Wagen vom Absender verladen sind, muß dieser die Wagennummern und die Eigentumsmerkmale hier eintragen.

An(2) .....

Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der in dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, sowie in den Reglementen und Tarifen der betreffenden Bahnen beziehungsweise Verkehre enthaltenen Festsetzungen, welche für diese Sendung in Anwendung kommen.

(2) Name und Adresse des Empfängers (Stadt, Station, Straße und Hausnummer, Land). Bei Sendungen nach Frankreich oder Italien ist anzugeben, ob sie auf den Bahnhof oder ins Haus zu liefern sind.

ZEICHEN und NUMMER	ANZAHL	ART der Verpackung	INHALT	Wirkliches Brutto-Gewicht: Kilogramm	ABGERUNDETES zur Berechnung zu ziehendes Gewicht: Kilogramm	ERKLÄRUNG wegen DER ETWAIGEN ZOLL- UND STEUERAMTLICHEN oder polizeilichen Behandlung; Bezeichnung der betr. Dokumente und sonstigen Beilagen inkl. Bleiverschlüsse. Sonstige gesetzlich oder reglementarisch zulässige Erklärungen.	ANGABE DER ANZUWENDENDEN TARIFE und ROUTENVORSCHRIFT